LES

GRANDES COMPAGNIES

DE CHEMINS DE FER EN 1877

LES

GRANDES COMPAGNIES

DE CHEMINS DE FER

En 1877.

DANGERS POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES DE LEUR EXTENSION.

SYSTÈME DE CHEMINS DE FER RÉGIONAUX.

LES EXCÈS DU MONOPOLE ET LES DROITS DE L'ÉTAT.

LE RACHAT DES CONCESSIONS.

Par AUGUSTE CHÉROT,

Ancien élève de l'Ecole polytechnique et de l'Ecole des Mines.

PARIS

GUILLAUMIN ET C[e], LIBRAIRES,

Directeurs du *Journal des Économistes*, de la *Collection des principaux Économistes* et du *Dictionnaire de l'Économie politique*, etc.,

RUE RICHELIEU, 14.

1877.

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS.

Le régime actuel de nos chemins de fer, s'il a eu des côtés utiles dans le passé, est arrivé à compromettre, chaque jour davantage, la richesse nationale, par les exagérations et les abus du monopole qui en est la base. L'intérêt général exige impérieusement la fin de cet état de choses. Une transformation de ce régime nous est d'ailleurs en quelque sorte inspirée, au point de vue économique et à celui de la concurrence étrangère, par celle qui est en voie de s'accomplir chez des nations limitrophes : la Hollande, la Belgique, l'Allemagne, l'Italie.

En ne considérant que le point de vue exclusivement national, les dangers de l'extension des grandes Compagnies, les excès d'un monopole destructeur de toute autre voie de transport, les conditions de l'achèvement de notre réseau français sont des questions qui passionnent, en ce moment, les esprits dans le monde industriel et commercial, parce qu'elles renferment une condition essentielle de la prospérité de notre industrie et de notre commerce : le bon marché des transports. Nous avons publié, dans le *Journal des Economistes*, plusieurs études à ce sujet. Comme ces études forment un ensemble, et comme le débat, loin d'être épuisé, ne fait que commencer, on peut dire, en face de l'enquête parlementaire qui vient de s'ouvrir, nous avons cru devoir les réunir en un seul corps. Si nos vues peuvent être contes-

tées, il n'en est pas de même des faits et des chiffres sur lesquels nous nous sommes appuyé. Ceux-ci peuvent donc fournir des éléments de quelque valeur à la discussion.

La question du régime de nos chemins de fer est assurément la plus grosse du moment. Il est à souhaiter, dans l'intérêt du pays, qu'elle ne reçoive pas une solution bâtarde et provisoire. On marche, et on marche vite à côté de nous.

A. C.

La statistique des chemins de fer français, au 31 décembre 1877, vient de paraître. Elle contient, sur l'état de nos concessions, des renseignements qui empruntent aux circonstances actuelles un intérêt particulier. Au moment où le gouvernement s'occupe du classement de nouvelles voies ferrées, il n'est pas inutile de consulter un inventaire complet des voies existantes ; la valeur réelle de notre réseau, l'étendue des lacunes qu'il peut présenter, le caractère des lignes qu'il appelle encore, ressortent tout naturellement de cet examen.

Trois ordres de chemins de fer se distinguent en France : les chemins d'intérêt général, les lignes d'intérêt local, les chemins industriels. Pour le public, les deux premiers ont seuls une importance véritable, les chemins industriels n'étant affectés qu'à un usage spécial et faisant partie en quelque sorte de l'outillage des mines et usines dont ils sont les annexes. Notons, pour n'y plus revenir, que l'on comptait, au 31 décembre 1877, 254 kilomètres de ces voies industrielles.

A la même date, la longueur des chemins d'intérêt général concédés ou déclarés d'utilité publique s'élevait à 28,260 kilomètres ; celle des chemins d'intérêt local était de 5,146 kilomètres : ces deux groupes de lignes présenteront, on le voit, une longueur totale de 33,406 kilomètres. La superficie de la France étant de 519,832 kilomètres carrés, on compte 6 kilomètres 422 mètres de voies ferrées par myriamètre carré. La population s'élevant, d'autre part, d'après le dernier recensement, à 36,643,087 habitants, la longueur totale que l'on vient de constater représente 9 kilom. 110 m. par 10,000 habitants.

CHRONIQUE

Encore une physionomie parisienne qui s'en v
Le sculpteur Préault était une figure curieuse, ori
nale, sympathique à tous ceux qui l'ont connue. I
eu comme tant d'autres ses jours de gloire et de d
ception; il est resté lui-même jusqu'au bout. La c
tique le préoccupait beaucoup ; un éloge sincère
remplissait de joie, en même temps que le dénigr
ment le blessait au vif. Sa nature enthousiaste
ressentait rien à demi.

Préault n'a pas eu seulement la réputation d'un
tiste distingué : il a passé longtemps, et à juste tit
pour un homme d'esprit. Il abondait en saillies s
gulières, en mots imprévus. Beaucoup d'entre e
sont restés classiques. On aurait pu en faire un d
tionnaire. Sa verve était parfois cruelle. On lui
mandait un jour s'il connaissait Pradier. — « Si je
connais ! s'écria-t-il; il part tous les matins pour Ath
nes et il arrive le soir rue Bréda. » — « Mon ch
ami, disait-il un autre jour, on ne discute qu'av
ses amis... sur des nuances. » Comme il sonnait,
matin, à la porte d'Eugène Delacroix, la bonne l
dit : — « Mon maître ne peut pas recevoir personn
il est en train de *soigner ses contours.* » — « Gra
bien lui fasse ! s'écria Préault ; mais vous lui direz

contre ces modifications perpétuellas, qui, daas ble dos cas, ont moins paur résultat do réaliser un pro grès sérieux qua de donner satisfaction aux fanta sice at aux caprices de quelques officiers supérieur

Le moyen la plus simple de mettre un terme o taut au moins un frein à cette maale d'innovation eerait peut être de rompre avec le système suivi de puis un certain nombre d'années de placer à la têt du département militaire fédéral un membra d gauvernement ayant le rang de calanol dans l'a mée. Un *civil*, doué, bien entendu, de l'énergie n cessaire, serait dans une positian plus favarable pau résister aux propositions do changements dont le hauts dignitaires do l'arméa assaillent constamme le département, qu'un officiar supérieur, qui eubi taujours dans une meeure quelcanqua l'influence d la camaraderie militaire. Parmi nos hommes d'Eta que l'apinion publique désigne pour occuper le siég laissé vacant par la mort de M. Scherer, il en est u qui réunit à un degré éminent tautee lee qualités né cessaires pour faire un excellent administrateur *civ* de natro département militaire. C'est M. Aepli, aa cien landammann du canton de Saint-Gall, qui rempli pondant plusieurs années les fonctions de d recteur militaire de ce canton. M. Aepli siège depu fart longtomps à l'Assembléa fédérale, c'est un j riste distingué, d'un caractère irréprochable, et qu dans le temps, a été chargé de différentes mission diplamatiquos, entre autres do représentar la Confé dération à la caur de Vienne en qualité de ministre plénipotentiaire.

M. Scherer était Zuricois, et, si l'an s'en tenait à la traditian, il devrait être remplacé par un Zuricois; mais l'heptarchie des grands cantons a déjà subi plus d'une brèche et, dans ce cas particulier, l'affluence considérable de campétiteurs appartenant au cantan de Zurich pourrait bien faire pencher la balance en favour du candidat Saint-Gallois. M. Aepli ost bien connu dans toutes les parties da la Suisso, il y jauit d'une estime générala et sa namination serait certainement accueillie partout avec une vivo satisfactian.

Vaus savez que notre réseau de chamins da fer appartient à un nombre infini de compagnies, et que, grâce à cette circanstance, l'explaitatian en est taut à la fois anéreuse paur ces dernières et peu favarable nu public. Aussi a-t-an été fort satisfait d'apprendre que les déléguées des plus impartantes de ces compagnies, la Suisse Occidentale, le Jura, Berne-Lucerne, le Nard-Est et le Central, avaient réussi à arrêter les bases d'une canvention pour l'explaitation en commun de leurs différentes lignes.

Un des vétérans du parti libéral zuricais, M. Widmer Hüni, fabricent de saieriee à Horgen, vient de mourir subitement à Zurich, faudrayé par une attaque d'apaplexie au mament aù il travorsait une des places de cette ville. M. Widmer siégeait depuis de languee années au Canseil national suisse. C'est lui qui présidait le dernier tir fédéral qui a eu lieu à Zurich. De l'humble paeitian d'instituteur primaire, il avait su s'élever par son travail et son énergie à celle de directeur et de prapriétaire d'une grande fabrique et aux premières dignités da son pays. La nouvelle de sa mort affectera douloureusement ses nombreux campatriotes à l'étranger. D'un autre côté, on apprend de Lausanne que M. Dubs, ancien président du tribunal fédéral, est dans un état à peu près désespéré, à la suite d'une attaque qui lui a paralysé le côté drait.

On va faire à Genève un eesai du nauveau eyetème d'éclairage électrique qui fonctionne en ce mament à Paris dans la grande avenue de l'Opéra. En attendant de pauvair juger de l'effet de la nouvelle lumière sur les quais et sur les ponts de leur vieille cité, les Genavois se disputent au sujet des hanneurs à rendre à la mémoire de leur grand citoyan James Fazy. Le Grand-Canseil a rejeté, à la majarité d'uno voix, la proposition de voter uno allocation paur dotor la bibliathèque da la ville du portrait de cet hamme d'Etat. Il est parti du point de vue que la mesure serait prématurée et que les termos dans lesquels la motion a été faite lui donneraient le caractère d'une approbation sans réserve do la politique suivie par James Fazy. En revanche, uno propositian a été faite d'allouer une pensian à la veuve de eet homme palitique, et le conseil d'Etat a déclaré qu'il déposerait un prajet de loi daus ce sens. D'un autre côté, plusieurs amis porsonnols de Fazy ant fait savoir au canseil municipal de Genève qu'ils avaient l'intention de faire hammage à la bibliothèque da la ville d'un portrait du défunt, et la majorité de ce conseil s'est pranoncée en autre pour l'allocatian d'une samme destiuée à l'érection d'un buste du grand citayon.

à de 'in- ui- ro- ire im era so- ere ent la e- ee ré- n- re- ns ou e- na- la eil on ta- ité ep-

---

Affaires d'Orient

L'agence Havas nous cammunique les dépêch suivantes :

Constantinople, 11 jenvier, soir
(arrivée eaulement le 13, dans la eoirée).

Costaki-Adossides-Pacha, ancien gouverneur de Crèt deviendra ministro à Athèaas.

Plusieurs points du traité définitif étant réglés, *ad re rendum*, sa signature subira quelque reterd.

Les habitants des districts de Janine at de Monast oat rafusé de payer l'impôt, jusqu'au règlement des fro tières gracques. Les difficultés pour la reddition do Po garitze au Montenegro no proviendront eucnnement la Porte, attendu qu'ella a daoné das instructions f mollee paur cette cessioa.

La Porta a ralusé d'acceptor la démissian du patria che arménien; ca dernler maiotient sa démission.

Après l'évecuetian dee Russes, l'arméo turque se grandamont réduite.

Constaatioaple, 11 janvier, soir
(arrivée soulement le 13 au soir)

L'eccident survenu sur la ligno d'Andrinaple est d la ruptura d'un pont du chamia de for sur l'Arda, au d d'Andrinople.

Le rétablissement des communications avec Andrlao demandera plus d'un mais.

Bucerest, 13 jaavior, soir.

A la suita d'actives recherches faites par le polica r maine, an suppose que la colonel italien Gola, dont avait annoncé la disparition il y a quelques jours, est rivé à Giurgevo à deux heures du soir, et qu'an vaul traverser la Danube il s'est nayé.

Le colonel Gola était parteur d'une somme 2,000 francs.

Le prince de Waldeck, beeu-père du rai da H landa, ast attendu à Bucarest, aù il séjournera quel temps.

A l'occasion du nouvel an, un bal trêe brillant a donné aujourd'hui au palais du princa. Tout lo carps plomatiqua y assisteit.

Canstantinopla, 13 janvfor, soir.

Le camte Corti, ministre plénipotentialra d'Italie, arrivé

Les articles acceptés *ad referendum* par le prince banof sont au nombre de deux.

Tous las autres articles du traité définitif ont été ceptés par lui.

La cammission de Philippopoli a adopté la pro de loi relatif à la geodarmerio dans la Rouméli Le commandant et les afficiers instrncteurs seront Fra çais.

M. Layard a coaseillé à la Porte da coafier tou l'administration des douanes aux mains dos Européen

La conseil s'occupe des importantes mesures financièr qui ont été projetées.

Les communications par vaia ferrée avec Philippop sant rétablios. On transborde les voyageurs an attend que la ligne soit campletement réparée.

Lo *Thunderer* est parti pour Malta.

Un rapport officiel coostate que la récente explos est due à l'inclinaison du canan. Il y evait six pieds distaoca entre le boulet et la gargousse.

Turkhan Bey est maintenu à Rome.

On télégraphie de Saint-Pétersbaurg, 13 janvier l'Agence russe :

Le *Golos* publie na télégramme de Constantinople noncant quo la peix sera signée le 17 mai.

Le prince Labanoff a donné avant hier un graod auquel les miaistres et les heuts digaitaires turcs étai invités.

Oa confirmo qae Safvat-Pacha doit être nammé a bassadeur à Paris.

Seïd-Pecha sera nommé grend vizir.

La Maritza déborde. Un train de chemin de fer a anglouti.

Une députation des habitants de Bataam a deman au sultan des coocessions de terra pour établir una lonie. Le sultan a pramis de satisfaire à cetta maada.

CHRONIQUE

Encare una physionamie parlsionne qui s'en v Le sculpteur Préault était une figure curieuse, ari nale, eympathique à taus ceux qui l'ant connue. I eu comme tant d'autres ses jours da gloira et de ceptian; il est resté lui-même jusqu'au bout. La tique le préoccupait beaucoup; un éloge sincère remplissait da joie, en mêma temps que le dénigr ment le blesseit au vif. Sa nature enthousiaste ressentait rien à demi.

Préault n'a pas eu seulement la réputation d'un tiste distingué : il a passé longtemps, et à juste ti paur un homme d'esprit. Il abandait en saillies s gulières, en mats imprévus. Beaucoup d'antre e eant restés classiques. On aurait pu en faire un d tionnaire. Sa verva était parfois cruelle. On lui d mandait un jonr s'il connaissait Pradier. — « Si ja cannais ! s'écria-t-il; il part tous les matins pour At nes et il arriva le eoir rue Bréda. » — « Mon c ami, disait-il un autra jour, on ne discuta qu'av ses amis... sur des nuances. » Commo il sonnait, matin, à la porte d'Eugène Delacroix, la bonne dit : — « Mon maître no peut pas recevoir personn il est en train de *soigner ses contours*. » — « Gra

La statistique des chemins de fer français, au 31 décembre 1877, vient de paraître. Elle contient, sur l'état de nos concessions, des renseignements qui empruntent aux circonstances actuelles un intérêt particulier. Au moment où le gouvernement s'occupe du classement de nouvelles voies ferrées, il n'est pas inutile de consulter un inventaire complet des voies existantes; la valeur réelle de notre réseau, l'étendue des lacunes qu'il peut présenter, le caractère des lignes qu'il appelle encore, ressortent tout naturellement de cet examen.

Trois ordres de chemins de fer se distinguent en France: les chemins d'intérêt général, les lignes d'intérêt local, les chemins industriels. Pour le public, les deux premiers ont seuls une importance véritable, les chemins industriels n'étant affectés qu'à un usage spécial et faisant partie en quelque sorte de l'outillage des mines et usines dont ils sont les annexes. Notons, pour n'y plus revenir, que l'on comptait, au 31 décembre 1877, 254 kilomètres de ces voies industrielles.

A la même date, la longueur des chemins d'intérêt général concédés ou déclarés d'utilité publique s'élevait à 28,260 kilomètres; celle des chemins d'intérêt local était de 5,146 kilomètres : ces deux groupes de lignes présenteront, on le voit, une longueur totale de 33,406 kilomètres. La superficie de la France étant de 519,832 kilomètres carrés, on compte 6 kilomètres 422 mètres de voies ferrées par myriamètre carré. La population s'élevant, d'autre part, d'après le dernier recensement, à 36,643,087 habitants, la longueur totale que l'on vient de constater représente 9 kilom. 110 m. par 10,000 habitants.

Ces moyennes ont, sans contredit, leur intérêt. Elles peuvent être rapprochées, par exemple, de moyennes analogues observées dans les Etats étrangers et donner lieu à un classement de ces Etats entre eux. Il faudrait prendre garde, toutefois, de s'exagérer, au point de vue économique, les mérites d'un semblable travail de statistique pure; en toutes matières, mais peut-être plus en celle-ci que dans toute autre, les chiffres risqueraient de conduire à des conclusions inexactes s'ils n'étaient pas complétés par d'autres données. Les moyennes prouvent peu, en effet. Qu'un Etat ait de grands espaces à faire franchir à ses voies ferrées pour relier les centres principaux de son commerce; qu'un autre, au contraire, voie ses richesses et ses populations concentrées sur un territoire étroit : le premier pourra posséder plus de chemins de fer que le second sans se trouver pourtant dans une position plus avantageuse; loin de là, puisqu'il aura dû effectuer, pour se procurer une somme déterminée de services, une dépense supérieure. Le département de la Seine n'a pas un kilomètre de chemins de fer par 10,000 habitants; il en a plus de 47 par myriamètre carré : ici, il apparaît comme le mieux desservi de tous nos départements, et là, comme le plus mal. C'est dire quelle place il y a, entre ces limites extrêmes, pour les conjectures fausses et les appréciations inexactes.

De profondes différences se remarquent, d'ailleurs, entre nos départements. 39 de nos départements ont plus de 6 kil. 422 m. de chemins de fer par myriamètre carré. Au premier rang vient la Seine avec 47 kil. 291 m. Puis vient le Nord avec 17 kil. 938 m. L'Eure est en troisième ligne, avec 12 kil. 649 m. Le Pas-de-Calais suit de très près : il possède 12 kil. 464 m. de chemins de fer par myriamètre carré. Le département de Seine-et-Oise occupe le cinquième rang, avec 12 kil. 224 m. L'Oise qui en a 11 kil. 581 m.; le Rhône, 11 kil. 088 m.; l'Eure-et-Loir, 11 kil. 016 m. viennent ensuite, suivis, mais d'un peu loin, par le Gard, avec 10 kil. 380 m.; l'Orne, avec 10 kil. 272 m., et l'Hérault, 10 kil. 024 m. Les départements les plus favorisés, après ceux que nous venons de nommer, sont ceux de la Somme, de Meurthe-et-Moselle, des Bouches-du-Rhône, de Saône-et-Loire, du Calvados, de la Seine-Inférieure, de la Loire : chacun d'eux a plus de 9 kil. de chemin de fer par myriamètre carré. Les moins favorisés, à ce même point de vue de la longueur de voie par myriamètre carré, sont ceux des Basses-Alpes : 1 kil. 399 m.; de l'Ariège, 1 kil. 932 m.; des Alpes-Maritimes, 2 kil. 298 mètres; des Pyrénées-Orientales, 2 kil. 580 mètres; des Basses-Pyrénées, 2 kil. 802 m.; de la Lozère, 2 kil. 913 m.

Si nous prenons, maintenant, comme base de comparaison, non plus la superficie, mais la population des départements, nous voyons bouleversé tout l'ordre précédent. La Seine, qui était au premier rang, passe au dernier, avec 0 kil. 933 m. par 10,000 habitants. Le département d'Eure-et-Loir prend la première place, avec 23 kil. 519 m.; l'Eure, la deuxième, avec 20 kil. 169 m.; la Meuse, la troisième, avec 18 kil. 420 m.; l'Oise, la quatrième, avec 16 kil. 824 m.; le Loiret, la cinquième, avec 16 kil. 509 m. Les Hautes-Alpes, qui occupaient dans le premier classement l'un des rangs les plus infimes, arrivent immédiatement après le Loiret, avec 16 kil. 497 m. par 10,000 habitants. L'Orne et la Haute-Marne ne viennent qu'ensuite, avec 15 kil. 957 m. et 15 kil. 861 m. Il nous faudrait franchir bien des départements pour arriver à celui du Nord, qui ne présente que 6 kil. 706 m. de chemin de fer par 10,000 habitants.

Par ces chiffres on peut juger de la valeur que pourrait avoir la comparaison brutale que l'on ferait de deux Etats, si l'on prenait purement et simplement leur longueur kilométrique de chemins de fer, soit totale, soit moyenne par myriamètre carré ou par habitant: en fait, on verrait que l'un d'eux a plus ou moins de chemins de fer que l'autre; mais, quant à en conclure la supériorité d'outillage de l'un ou de l'autre, on serait vraiment fort en peine de le faire sans une véritable hardiesse. Pour formuler un jugement sérieux, il faut bien d'autres éléments de comparaison; il faut autant que possible ne rapprocher que des régions identiques comme mouvement commercial, densité de population, étendue territoriale : c'est, nous le reconnaissons, une œuvre assez délicate. Aussi, le plus souvent, s'en tient-on à un simple extrait de statistiques générales : le public en appréciera désormais la portée.

Un point plus curieux peut être, au point de vue des lacunes que notre réseau peut offrir, c'est le relevé de nos chefs-lieux de département ou d'arrondissement, de nos ports de mer, de nos places de guerre ou de casernement, que ne desservent pas les lignes concédées ou décrétées d'utilité publique, au 31 décembre 1877. Tous nos chefs-lieux de département ont un chemin de fer. Sur 357 chefs lieux d'arrondissement, 19 seulement ne sont pas desservis. Toutefois, si l'on ne prend que les lignes qui étaient en exploitation à la fin de l'année 1877, on constate que 294 chefs lieux d'arrondissement jouissent seuls d'une voie exploitée. Il est à désirer, évidemment, que la construction des autres lignes soit poussée activement.

Sur 82 ports de mer principaux que compte la France, en dehors de la Corse et des autres îles, 61 étaient desservis par des chemins de fer exploités; 7, par des lignes en construction ou à construire; 14 attendaient encore un projet que les reliât à notre réseau de voies ferrées. Ces quatorze ports sont les suivants : Binic, Paimpol, Pontrieux, Tréguier, Roscoff, Le Conquet, Douarnenez, Pont-l'Abbé, Concarneau, Saint Tropez, l'Aiguillon, Plaigne, Bourg, Mortagne. Cette énumération permet d'apprécier exactement l'importance de cette lacune de notre réseau.

Enfin, sur 121 places de guerre, 25 restaient à desservir; sur 210 places de casernement, 8; en d'autres termes, 33 places étaient encore isolées. Ce sont loin, assurément, d'être les plus considérables; quelques-unes mêmes peuvent sembler insignifiantes; néanmoins, il y aura lieu, dans les études de lignes nouvelles, de ne point les négliger.

Il est facile de s'assurer, par cette analyse un peu sommaire, de l'étendue qu'a prise, en somme, le réseau français. Nos chemins d'intérêt général ne sont pas loin de répondre aux besoins de l'Etat; quand leur longueur aura été accrue de 4 à 5,000 kilomètres, on verra, selon toute vraisemblance, au terme des efforts et des sacrifices qui incombent légitimement au gouvernement. Il y a une vingtaine d'années, l'ensemble des chemins de fer d'intérêt général ne comprenait encore que 11,653 kilomètres; c'était à la fin de 1856. Au 31 décembre 1862, la longueur était portée à 16,791 kilomètres. Elle atteignait 22,065 kilomètres, au 31 décembre 1869. Or, au 31 décembre 1877, elle montait à 26,559 kilomètres, non compris 257 kilomètres de concessions éventuelles. En vingt-deux ans, notre réseau d'intérêt général a doublé. Ce sera bientôt aux départements, aux communes, aux particuliers intéressés, à développer cette œuvre et à établir les lignes locales de raccordement dont l'utilité est indiscutable, mais qui ne sauraient retomber exclusivement à la charge de l'Etat, c'est-à-dire de la masse des contribuables. La révision de la loi du 12 juillet 1865 va permettre à cette initiative locale de s'exercer pour le plus grand bien du pays.

Nous ne nous sommes occupés, jusqu'à présent, que de la situation générale de nos lignes, au point de vue des concessions faites ou des déclarations d'utilité publique prononcées; ce n'est que d'une façon tout à fait incidente que nous avons touché à cet autre ordre d'idées, l'exploitation des chemins: il fera l'objet d'un prochain article.

Hautes-Alpes, qui occupaient dans le premier ement l'un des rangs les plus infimes, arrivent ́diatement après le Loiret, avec 16 kil. 497 m. 0,000 habitants. L'Orne et la Haute-Marne ne ent qu'ensuite, avec 15 kil. 957 m. et 15 kil. ı. Il nous faudrait franchir bien des départe- s pour arriver à celui du Nord, qui ne présente kil. 706 m. de chemin de fer par 10,000 ha- s.

ces chiffres on peut juger de la valeur que ait avoir la comparaison brutale que l'on ferait ux Etats, si l'on prenait purement et simple- leur longuer kilométrique de chemins de fer, tale, soit moyenne par myriamètre carré ou ıbitant : en fait, on verrait que l'un d'eux a u moins de chemins de fer que l'autre; mais, à en conclure la supériorité d'outillage de de l'autre, on serait vraiment fort en peine de sans une véritable hardiesse. Pour formuler ement sérieux, il faut bien d'autres éléments paraison; il faut autant que possible ne rap- r que des régions identiques comme mouve- ommercial, densité de population, étendue ter- : c'est, nous le reconnaissons, une œuvre élicate. Aussi, le plus souvent, s'en tient-on à le extrait de statistiques générales : le public éciera désormais la portée.

int plus curieux peut-être, au point de vue unes que notre réseau peut offrir, c'est le e nos chefs-lieux de département ou d'arron- nt, de nos ports de mer, de nos places de ou de casernement, que ne desservent pas les oncédées ou décrétées d'utilité publique, au nbre 1877. Tous nos chefs-lieux de départe- t un chemin de fer. Sur 357 chefs-lieux d'ar- ment, 19 seulement ne sont pas desservis. s, si l'on ne prend que les lignes qui étaient ıitation à la fin de l'année 1877, on constate chefs lieux d'arrondissement jouissent seuls ie exploitée. Il est à désirer, évidemment, construction des autres lignes soit poussée ent.

2 ports de mer principaux que compte la en dehors de la Corse et des autres îles, 61 desservis par des chemins de fer exploités; s lignes en construction ou à construire; 14 ent encore un projet que les reliât à notre e voies ferrées. Ces quatorze ports sont les : Binic, Paimpol, Pontrieux, Tréguier, Ros- Conquet, Douarnenez, Pont-l'Abbé, Concar- aint-Tropez, l'Aiguillon, Plaigne, Bourg, Mor- ette énumération permet d'apprécier exac- l'importance de cette lacune de notre ré-

sur 121 places de guerre, 25 restaient à des- sur 210 places de casernement, 8; en d'autres 33 places étaient encore isolées. Ce sont loin, ent, d'être les plus considérables; quelques- mes peuvent sembler insignifiantes; néan- l y aura lieu, dans les études de lignes nou- e ne point les négliger.

facile de s'assurer, par cette analyse, un peu

LES GRANDES COMPAGNIES

DE CHEMINS DE FER

EN 1877.

I.

§ I.

Dangers de l'extension des grandes Compagnies de chemins de fer.

La loi de 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local était une loi d'essence républicaine. C'était une marche en avant sérieuse dans la voie de l'autonomie départementale. Elle conviait les Conseils Généraux à faire eux-mêmes leurs affaires,et, dans la matière qui intéresse le plus profondément la production locale, soit agricole, soit industrielle, la création et la multiplication de voies de transport rapides et économiques. Or, tout ce qui tend à fortifier et à développer l'action propre des localités converge vers la forme républicaine comme forme de gouvernement. Tout ce qui, au contraire, étend et resserre notre centralisation française déjà si exagérée, ramène forcément le pays vers la forme monarchique et la forme monarchique autoritaire. Si donc, le parti républicain, en s'associant à la lutte engagée pour démolir la loi de 1865 au profit de l'extension indéfinie des grandes Compagnies, croit travailler pour lui-même, l'histoire est là pour lui dire qu'il se trompe et pour confirmer les indications de la simple logique. L'exagération de centralisation, effectuée par les républicains de la Révolution, a fait le premier Empire : c'était dans la logique et la force des choses. Si les doctrines de l'école républicaine sont les mêmes aujourd'hui, la même cause produira le même effet. Les tendances de nos populations vers une centralisation excessive sont malheureusement incontestables; elles ont été soigneusement entretenues et développées par tous nos gouvernants, depuis l'Empire. Si, au

lieu de s'attacher sérieusement à les redresser, les hommes politiques nouveaux se laissent aller au courant, la République ne saurait exister que dans les imaginations, sans racines dans les mœurs, et la France continuera à être la terre bénie des coups d'État.

Des projets, qui se rattachent à cette extension illimitée des grandes Compagnies, sont déjà mis en avant par l'administration. Ils sont de nature à préoccuper les esprits sérieux qui regardent l'avenir par dessus le présent. Ces projets tendent, en effet, à créer dans l'Etat une puissance contre laquelle celui-ci pourrait avoir à lutter un jour et dans des conditions inquiétantes : la puissance de six grandes Compagnies, propriétaires de tous les chemins de fer du pays, disposant de véritables armées d'employés et liées entre elles par le ciment d'un monopole de 99 ans. Maîtresses absolues de tout le mouvement commercial, comme elles ne le sont déjà que trop partiellement, elles seront les régulatrices de toute production agricole et industrielle.

Les grandes Compagnies, a dit un homme d'esprit, sont en voie de ressusciter, appropriée à notre époque, l'ère des grands vassaux de la féodalité, à moins qu'elles ne deviennent, comme les prétoriens de la décadence, des faiseurs et défaiseurs de gouvernements. Un ingénieur éminent, homme politique éminent aussi, écrivait, l'an dernier, que les grandes Compagnies tendaient à constituer un Etat dans l'Etat, auquel il deviendra avant peu très-difficile de résister, et dont la puissance sera un danger pour le pays. Allons-nous donc marcher fatalement dans cette voie ? L'absorption de 2,400 kilomètres de chemin de fer par une grande Compagnie qui qui en possède déjà 4,400, absorption proposée aux Chambres par le ministère des travaux publics, ne serait-elle pas la consécration d'un plan de partage de notre territoire entre les six grandes Compagnies ? Ce serait sûrement du moins l'anéantissement, par voie indirecte, de la loi de 1865. Il semblerait plus loyal et plus digne d'en proposer carrément le retrait.

§ II.

Causes de l'avortement de la loi de 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local.

Cette loi de 1865 a-t-elle donc été condamnée par l'expérience ? Les partisans des grandes Compagnies le disent, d'autres le con-

testent. Nous sommes de ces derniers, et nous n'hésitons pas à affirmer qu'elle n'a été bien comprise, ni sous le rapport de la construction, ni sous le rapport de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local. On n'a guère fait encore, sous ce double rapport, que calquer les grandes Compagnies. On ne conteste plus aujourd'hui que ce fut une grosse erreur. L'application de la loi, telle qu'elle a été faite jusqu'ici, a pu donner lieu à des mécomptes, à des erreurs, des abus, des scandales même. Quoi d'étonnant? On pouvait le prévoir, mais l'expérience devait être là pour redresser les erreurs, corriger les abus et tracer la véritable voie. Cette expérience a-t-elle eu lieu, sincère, raisonnée, appuyée sur le bon vouloir de l'administration, qui s'était réservé une part d'intervention si considérable? Nullement. Le ministre des Travaux publics, dans son ardeur pour le système des grandes Compagnies, n'a témoigné ni bonne volonte, ni impartialité; il aura plutôt autorisé à dire qu'il y avait hostilité décidée. On sait, en effet, comment les choses se sont passées. Un chemin de fer d'intérêt local portait-il ombrage à une grande Compagnie? On ne manquait pas de le déclarer d'intérêt général, ou bien on refusait la déclaration d'utilité publique sous prétexte d'empêcher les capitaux de s'égarer dans des entreprises qui ne paraissaient pas bonnes à l'administration, tutrice apparemment de ces capitaux. Si un conseil général étudiait ou concédait un réseau départemental comprenant des lignes d'un bon rapport, d'autres d'un rapport moindre, mais dont l'ensemble pouvait constituer une moyenne rémunératrice, les premières étaient classées d'intérêt général (1) et attribuées ou destinées aux grandes Compagnies; les autres ne faisaient plus qu'une médiocre ou mauvaise affaire. Il n'est donc pas surprenant que celles-ci aient été souvent prises par des spéculateurs, visant uniquement aux bénéfices à recueillir de combinaisons, parfois peu honnêtes, relatives à la construction, sans souci aucun de ce qu'il adviendrait de l'exploitation. Des faits de ce genre, bruyamment exploités, suffisent-ils à condamner la loi de 1865? Les esprits éclairés et impartiaux ne le pensent pas. La lumière commence à peine à se faire sur les conditions qui peuvent rendre viables les chemins de fer

---

(1) Nous lisons dans un compte-rendu, qu'un membre du corps des ponts et chaussées aurait déclaré dans un conseil général que toute ligne, aboutissant à une grande compagnie, devait être classée d'intérêt général. Il est regrettable qu'on ne lui ait pas demandé ce qu'il resterait à titre d'intérêt local.

d'intérêt local. L'épreuve rationnelle et loyale est donc encore à faire. Elle ne saurait l'être sans le concours du temps, dont la sanction est nécessaire à toute initiative de progrès. Or, on accuse le ministère des travaux publics de manœuvrer pour en enlever le bénéfice à la loi de 1865 et consommer l'annihilation de cette loi. S'il n'en est rien, il est regrettable que des faits récents semblent malheureusement donner une base à l'accusation.

Aux derniers jours de l'Assemblée nationale, le 31 décembre 1875, un ministre des travaux publics, adversaire ardent de la loi de 1865, fait classer, par une loi, au titre d'intérêt général, une quarantaine de chemins de fer d'intérêt local et voter l'autorisation d'en entreprendre au besoin la construction aux frais de l'Etat. La signification de ce ballon d'essai paraît avoir échappée à l'Assemblée dans la préoccupation des adieux. Aussi bien, à la veille des élections, la loi ne pouvait manquer de répondre secrètement à des calculs personnels.

De notre temps, les ministres durent peu.

Son successeur ne semblait pas partager ces doctrines lorsqu'elles étaient discutées à l'Assemblée ; mais on se demande s'il est possible de respirer impunément cette atmosphère des Travaux publics, imprégnée de la fièvre des grandes Compagnies, et de se retrouver soi-même dans ce milieu hérissé de spécialité technique.

Il y a quelque temps et dans une circonstance officielle, le ministre de l'intérieur prononçait ces paroles si sagement républicaines : « Je voudrais que le Gouvernement apprît aux citoyens à se passer de lui. » C'était une ancienne maxime constitutionnelle que : le roi règne et ne gouverne pas. De nos jours, on serait tenté de dire : le gouvernement règne et ne gouverne pas. Avec notre excès de centralisation et notre instabilité ministérielle chronique, c'est, en effet, la bureaucratie qui gouverne et parfois, dans un ministère, une Individualité puissante jusqu'au despotisme. Or, au ministère des Travaux publics, une individualité de ce genre venait de décider l'anéantissement de toute initiative locale et privée, en matière de chemin de fer, en affirmant le principe de l'action directe et exclusive de l'Etat, au moment même ou le ministre de l'intérieur affirmait sa doctrine décentralisatrice.

Il y a 20,000 kilomètres de chemins de fer à créer pour compléter l'ensemble de la circulation française : eh bien ! il faut qu'il soient exécutés par les agents de l'Etat et aux frais des contribuables. Ce

seront 3 à 4 milliards à prendre dans leurs poches, mais que sont *trois ou quatre milliards* dans la situation actuelle de la France avec un avenir aussi peu chargé d'éventualités redoutables, comme chacun sait ! On prétend qu'on fera vite et dans l'ordre d'utilité relative, bien entendu. Des gens d'expérience sont disposés à croire qu'il y aurait grande chance que ce fût bien plutôt dans l'ordre de dévouement ministériel des députés. Ce mode de faire des majorités avec des chemins de fer, tant reproché à la monarchie et à l'empire, serait-il donc appelé à renaître?

Après l'exécution, l'Exploitation. Que celle-ci ait lieu autrement que par les grandes Compagnies, c'est une chimère dont ont pu vouloir se bercer des intérêts insurgés contre l'exploitation de ces dernières. La question était résolue à l'avance, et, de fait, elle ne pouvait avoir qu'une solution dans le système. L'exploitation sera dévolue à ces mêmes grandes Compagnies. Voyez le projet de loi à l'effet de grossir de 2,500 kilomètres le réseau de l'Orléans; vous y verrez figurer une grande partie des lignes inscrites dans la loi du 31 décembre 1875 et pour lesquelles certaines personnes croyaient entrevoir le régime d'une exploitation spéciale. La Commission du budget a inscrit dans la loi des finances de 1877 un crédit pour l'exécution d'une partie de ces lignes sous certaines conditions. Sans attendre que ce crédit soit discuté et voté, que les concours stipulés par la Commission soient assurés, on les a concédées à la Compagnie d'Orléans, en prenant l'engagement qu'elles seraient construites aux frais de l'Etat. Comment une si étrange précipitation ne soulèverait-elle pas d'ardents commentaires ?

En résumé, on a pu conclure du manifeste ministériel qu'il s'agissait de partager, entre les six grandes Compagnies, l'exploitation des 40,000 kilomètres de chemins de fer qui formeraient l'ensemble des réseaux français ; et, comme pour ne laisser aucun doute sur le plan dont on poursuivrait l'exécution, on a proposé une loi pour consacrer l'absorption du réseau des Charentes par l'Orléans, alors qu'on pourrait assurer l'autonomie d'une septième Compagnie, en la dotant simplement des avantages qu'on assure libéralement, trop libéralement même, à la Compagnie préférée, pour lui rendre facile et profitable la digestion de ce repas de Gargantua.

En bonne vérité, tous ces faits ne sont-ils pas de nature, sinon à justifier, du moins à expliquer l'accusation dont nous avons parlé plus haut ?

§ III.

Causes de l'omnipotence des grandes Compagnies.

Quelles sont donc les causes de cette puissance, de cette influence formidable des grandes Compagnies contre laquelle les gouvernements, et, en particulier, les ministres qui se succèdent aux travaux publics paraissent impuissants à lutter, dont il semble même qu'ils arrivent à être forcés d'épouser les tendances, quelles que soient leurs opinions antérieures ?

Ces causes sont nombreuses. Nous n'en indiquerons qu'une,—la première de toutes assurément,—la tendance de l'esprit français à s'en rapporter aux gouvernements du soin de tout faire, déshabituées que sont les populations, par une longue oppression centralisatrice, de rien demander à leur propre initiative. Mais les gens n'aiment guère à s'en prendre à eux-mêmes, surtout quand ils peuvent rapporter leurs griefs à une cause apparente qui peut tout expliquer.

Les grandes Compagnies, dit-on, sont entre les mains du corps des ponts-et-chaussées. Un grand nombre de ses membres y occupent les positions les plus considérables. Or, les ponts-et-chaussées règnent et gouvernent souverainement au ministère des Travaux publics, donc..., donc, vous n'ôterez pas de la tête des gens que grandes Compagnies et ministère ne soient tout un. La campagne que celui-ci vient d'engager pour faire construire par l'Etat, c'est-à-dire par ses ingénieurs, 20,000 nouveaux kilomètres à distribuer à ces Compagnies, n'est pas faite pour redresser la croyance générale, si elle est erronée.

Qu'y a-t-il de fondé dans ce sentiment public, on pourrait presque dire dans cette légende ? La prépondérance du corps des ponts-et-chaussées au ministère des Travaux publics est un fait indéniable. Les services que ce corps éminent a rendu au pays sont considérables. Mais oubliant trop peut-être les enseignements de l'économie politique, il ne semble pas se rendre compte qu'on est à la veille de l'entraîner dans une voie périlleuse.

Il n'est personne qui ne rende hommage à la capacité, à la science, à l'honorabilité du corps des ponts-et-chaussées de France. Ce sont ces qualités qui lui ont créé chez nous une influence et

une autorité légitimes. On s'est accoutumé à lui faire presque exclusivement appel en matière de travaux publics. A l'origine des chemins de fer, sous le régime de la construction par l'Etat, le seul qui parût possible alors, on ne pouvait confier celle-ci à de meilleures mains. Nos chemins de fer ont été faits chèrement, sans doute, mais dans des conditions loyales et de bonne exécution : on peut ne rien regretter à cet égard. Mais comme, au lieu d'hommes versés dans le commerce et l'industrie, on ne s'attachait guère à introduire, dans les Conseils d'administration des Compagnies, que des noms retentissants, les ingénieurs ont été conduits à s'emparer, peu à peu, de l'administration et de l'exploitation commerciale des chemins de fer qui requièrent, on peut le dire, des aptitudes et des connaissances qu'on ne puise pas précisément daus l'étude des hautes mathématiques ni à l'Ecole des ponts-et-chaussées. Les questions multiples, si délicates et si difficiles que soulève chaque jour la question des transports, quand elle est régie par le monopole au lieu d'être réglée par la liberté, ne sont pas du ressort de la science. L'esprit scientifique est plutôt considéré comme peu compatible avec cette nécessité de compromis, de concessions, de combinaisons variées qui sont la vie du commerce et dont nos Chambres de commerce sont les interprètes compétents et autorisés. On s'est demandé parfois comment celles-ci sont incessamment en conflits, en luttes avec les Compagnies des chemins de fer, luttes qui n'existaient pas avec les Compagnies de roulage qui les ont précédées. L'explication peut s'en trouver en partie dans l'état de choses que nous venons de dire.

Toujours est-il qu'à l'heure présente la direction supérieure, l'exploitation commerciale et tous les services principaux des grandes Compagnies des chemins de fer appartiennent exclusivement aux ingénieurs des ponts-et-chaussées. Cela ne suffit-il pas pour expliquer le préjugé qui les fait souveraines au Ministère des travaux publics,— le ministère des ingénieurs, comme on dit, — où l'un des leurs s'était fait depuis vingt ans une position de ministre inamovible. L'anomalie, que l'exploitation commerciale des chemins de fer ne ressorte pas plutôt du ministère de Commerce, fait l'étonnement des étrangers. Cela est inexplicable, en effet. Ce qui s'explique facilement, au contraire, c'est le sentiment très-vif, dans l'opinion publique, des tendances et des éventualités d'avenir contre lesquelles il est de l'intérêt politique et économique du pays

de réagir. Ce qui n'est ni un préjugé ni une erreur de sa part, c'est l'appréhension des puissances et des intelligences contre lesquelles est engagée en ce moment une lutte où peuvent être compromis les intérêts les plus graves de l'agriculture, de l'industrie, du commerce national et, nous le croyons, de la vie politique du pays.

§ IV.

L'étendue des réseaux incompatible avec les lois du progrès.

Nous nous sommes laissé entraîner à insister sur le danger politique des vastes agglomérations dont nous sommes menacés. Nous nous hâtons de rentrer dans notre sujet et d'en aborder l'appréciation aux points de vue de l'Economie politique, à qui il peut être permis de s'en alarmer pour la prospérité du pays.

Ces agglomérations sont, en effet, une négation complète des principes les plus universellement admis de la science économique. Nous ne voulons en mentionner que deux : la division du travail et la libre concurrence.

Elle peuvent donc avoir ce résultat, entre autres, de compromettre les sources vives de la production, en constituant celle-ci en état d'infériorité vis-à-vis de la concurrence étrangère.

Il ne saurait venir à l'idée de personne de contester que l'abaissement progressif des frais de transport ne soit une condition première du progrès commercial, lequel progrès ne marche qu'avec le développement de la production agricole et industrielle. Le prix de transport doit donc, aussi lui, suivre la voie du progrès et s'abaisser comme ceux de tous les autres produits du travail industriel. Une des conditions de ce progrès est incontestablement, chez une compagnie de chemin de fer, la bonne administration de tous les facteurs du prix de revient du transport, car, industriellement parlant, une compagnie de chemin de fer est un atelier dont le produit est le transport par voies ferrées. Cet atelier est, comme un autre, soumis à une loi économique dont la saine application veut qu'aucune dépense de travail ne soit improductive, que chaque travailleur donne à l'œuvre commune ce qu'il peut et ce qu'il doit donner. Cette loi est la loi de la division du travail ; elle a été le point de départ, comme elle est aujourd'hui une des bases, du

magnifique développement industriel et commercial du dix-neuvième siècle.

Si l'atelier est dans de justes proportions, quand chaque agent, chaque machine y utilise son *summum* de travail, il va sans dire que, lorsque ces proportions sont en dessus ou en dessous, les éléments du plus bas prix de revient sont faussés; et même, dans le premier cas, il peut en résulter des conséquences graves, si, par exemple, les exigences d'une bonne direction générale excèdent ce qu'on peut attendre des capacités et du travail d'un homme.

L'industrie des chemins de fer ne saurait être en dehors de cette loi élémentaire. Aussi, des hommes éminents et versés dans tous les détails de leur administration se sont-ils préoccupés de mesurer ces limites et l'étendue pratique de la tâche à laquelle plusieurs ont succombé, malgré ou plutôt à cause de leur grande valeur. S'il y en a de taille à y résister, comme nous le voyons aujourd'hui, l'exception ne saurait servir de règle, car il y aura toujours des lendemains. Un de nos ingénieurs les plus distingués, chargé de la direction de l'une de nos grandes Compagnies, et qui est mort au poste, avait conclu, de l'observation et de la pratique, qu'une administration de chemin de fer ne devait guère comprendre moins de 1,200 à 1,500 ni dépasser 2,000 à 2,500 kilomètres pour arriver à une bonne utilisation de toutes les capacités et de toutes les forces qu'elle mettait en œuvre. Ce serait donc entre ces limites que le minimum de revient du prix de transport pourrait être obtenu par le plein effet de la division du travail, et progresser par l'application des améliorations que le génie industriel apporte incessamment dans l'outillage et dans l'art de s'en servir. En deçà, suivant lui, les conditions ne pouvaient être que mauvaises ou médiocres; au delà, elles s'aggraveraient avec l'extension du réseau, jusqu'à devenir un danger. Bien des gens pensent que, chez certaine Compagnie, les accidents seraient moins fréquents si son réseau était moins démesuré.

Que ce soient ces chiffres ou tous autres, il est mathématiquement vrai qu'il y a une limite minimum et une limite maximum entre lesquelles doit être maintenue l'étendue des réseaux des Compagnies, dans l'intérêt public aussi bien que dans le leur propre. Une pareille règle serait probablement passée dans l'application, si le ministère des travaux publics eût été dirigé par des hommes pénétrés des vérités et des principes de l'économie politique qui

considérassent les intérêts économiques de la France autrement qu'à travers les lunettes des grandes Compagnies.

L'ensemble des réseaux des six grandes Compagnies comprend actuellement 22,000 kilomètres. Que sera-ce donc quand elles auront absorbé les Compagnies secondaires, ce à quoi on travaille avec tant d'ardeur, et quand seront répartis entre elles les 16,000 nouveaux kilomètres que le ministère des travaux publics propose de faire construire par l'Etat? Notre agriculture et notre industrie, notre commerce intérieur et extérieur pourront-ils espérer, dans le prix de revient des transports, des progrès parallèles à ceux qu'ils verront se réaliser dans les pays où existe le régime de la liberté?

Nous n'entendons pas dire que les grandes Compagnies n'aient aucun intérêt à poursuivre ce genre de progrès; qu'elles n'en aient pas réalisé et qu'elles n'en réaliseront pas encore. Ce serait nier l'évidence et la force des choses. Cet intérêt existe incontestablement chez elles ; seulement, ce n'est pas par la concurrence qu'il est stimulé, puisqu'il n'en existe aucune entre elles, et qu'elles ont détruit celle de la navigation, partout où la chose leur a été possible, mais par l'unique considération d'augmenter leur produit net, c'est-à-dire le dividende des actions. Cette augmentation du dividende est le seul objectif des modifications dans les tarifs et des économies dans l'exploitation, et il doit en être ainsi pour que le rendement des actions marche proportionnellement à leur valeur croissante; toutes les économies réalisées par leurs administrations auront fatalement cette destination et n'en auront pas d'autre. Quant au public, il n'a aucune illusion à se faire, et il ne s'en fera pas, s'il considère que les Compagnies sont en possession d'un monopole séculaire , que leurs tarifs ont été calculés à une époque où personne ne voyait clair dans l'industrie des chemins de fer, à une époque où nous avons entendu un des membres les plus éminents du gouvernement actuel, présidant une commission législative, nous contester, avec une conviction sincère, la possibilité de transporter les bestiaux par chemin de fer, et refuser d'admettre ce transport dans les éventualités du trafic. C'est dans cet ordre d'idées qu'ont été concédés ces tarifs que les Compagnies ont le droit d'appliquer à la circulation des personnes, à celle de tous les produits de notre sol et de notre industrie, et le pouvoir d'appli-

quer, puisqu'elles sont, pour près d'un siècle encore, en possession d'un monopole sans exemple, car on ne veut même pas qu'elles puissent se faire concurrence entre elles. Chacune est propriétaire féodale de sa région.

Que faudrait-il donc pour que le progrès fût stimulé sérieusement chez les Compagnies de chemin de fer, pour que le travail national pût bénéficier de ce progrès, qui fait partie intégrante de tous les autres? Tout simplement l'aiguillon de la concurrence, — de cette concurrence qu'on prétend être la bête noire de notre ministère des travaux publics, — loi première en même temps que source de tout le progrès moderne. Partout où le stimulant de la concurrence a manqué, n'a-t-on pas vu se produire l'indifférence au progrès, l'infériorité dans le travail, et finalement la cherté du prix de revient? Et vous prétendez que les Compagnies de chemins de fer, c'est-à-dire l'industrie des transports, soient soustraites à cette loi générale? Est-ce que les conséquences économiques peuvent être differentes? Est-ce qu'elles ne se répercuteront pas sur l'ensemble de la protection française?

Les recettes des six grandes Compagnies forment un total de 800 millions; elles s'augmenteront de centaines de millions encore, puisqu'il n'y aura plus d'autres moyens de transport. Chaque 1 0/0 d'abaissement dans les tarifs abaisserait de 8 millions le prix de revient de l'ensemble de nos produits agricoles et manufacturiers, et il n'est pas téméraire d'admettre qu'avec le temps, l'abaissement du prix de revient des transports pourrait être de 50 0/0. Quand la moindre diminution se chiffre par des millions, il n'y a pas à insister sur son importance au point de vue du consommateur et à celui de la vente de nos produits à l'étranger. Mais ces abaissements de tarifs pourraient impliquer une diminution dans les dividendes, et toucher aux dividendes n'est-ce pas toucher à l'arche sainte de la propriété? On oublie vite de notre temps; on a oublié que les actionnaires de la fondation, grâce à l'ingénieux système du dédoublement successif des actions, touchent des dividendes fabuleux qui les ont rentrés, depuis longtemps, dans leur capital (1). D'ailleurs ce ne serait, pour les

(1) Sur le capital de huit milliards et demi que représentent les réseaux des grandes Compagnies, le capital actions ne figure que pour 1 milliard 400 millions, et le prix moyen de premier établissement dépasse 500 mille francs par kilomètre.

Compagnies, qu'un excitant de plus à en chercher la compensation dans le perfectionnement de leur exploitation. Quoi qu'il en soit, il n'y a pas à se le dissimuler, ce respect des gros dividendes pèsera de toute sa puissance pour la continuation d'une situation. fausse, illogique, contraire aux principes élémentaires qui régissent le travail. Alors cette situation s'aggravera de plus en plus, jusqu'à ce qu'une violente réaction de l'opinion n'impose le remède, si toutefois les Compagnies ne sont pas devenues assez puissantes pour y résister. Elles n'en sont déjà pas si loin.

Un mot encore sur une considération qui pourrait avoir quelque aveur superficielle.

C'est l'Etat, dit-on, qui, dans le passé, a fait nos 40,000 kilomètres de grandes routes, et l'on s'en est bien trouvé; pourquoi ne ferait-il pas les 40,000 kilomètres de chemins de fer, qui sont les grandes routes nouvelles? Pourquoi? Parce que les grandes routes étaient à l'usage gratuit de tout le monde : hommes, chevaux, voitures; parce que les entreprises de roulage pouvaient s'y multiplier, et, par la concurrence, amener le prix des transports à sa valeur exacte, tandis que les chemins de fer sont à l'usage exclusif de Compagnies, lesquelles les exploitent sous le régime d'un monopole et d'un arbitraire qui mettent à leur merci toutes les forces vives du pays.

Nous venons d'envisager cette question de transport par chemin de fer, sous le rapport de la cherté relative, conséquence de l'absence de concurrence. On pourrait demander à nos grands centres commerciaux ce que cette absence de concurrence leur coûte sous le rapport du soin et de la conservation de la marchandise, des relations avec le public et des plaintes du monde des affaires ; les remontrances des Chambres de commerce, les résultats des enquêtes, des discussions publiques, ont pris des proportions telles, qu'on a pu dire que ce n'était plus le chemin de fer qui était fait pour le voyageur et la marchandise, mais le voyageur et la marchandise pour le chemin de fer.

Les faits se sont accumulés, mais la matière n'est pas épuisée, et s'il est un procès dont les pièces ne sauraient être mises trop souvent sous les yeux du juge, le pays, c'est assurément celui-ci. Le cadre de cette première étude ne nous permet pas d'aborder, même en l'effleurant, ce côté de la question; elle demande, d'ailleurs, à être traitée avec ensemble et quelque étendue. Nous nous proposons

de l'essayer ; mais nous pouvons, dès à présent, formuler cette conclusion :

Que la lumière soit faite loyalement, complètement, sur un sujet aussi capital, et le premier acte d'une législature, dont la majorité se croit sincèrement et intelligemment républicaine, ne sera pas la consécration d'un régime aussi anti-économique, aussi gros de conséquences désastreuses, que l'extension indéfinie de nos six grandes Compagnies de chemin de fer. C'est dans une voie opposée que doivent se rencontrer le progrès et l'intérêt du pays.

---

§ V.

Nécessité d'une réorganisation générale, à propos de l'achèvement du réseau français.

Le partage, entre les six grandes Compagnies, de tous les chemins de fer passés, présents et futurs de la France, paraît être chose jugée désormais. On n'oserait plus le proposer.

Il faut au pays et à bref délai, a dit le ministre des travaux publics, 40,000 kilomètres de chemins de fer. Nous ne sommes qu'au sixième rang pour la circulation ferrée; hâtons-nous de remonter à celui des nations les mieux partagées, dans l'intérêt de notre production et de notre commerce, en achevant promptement les 18,000 kilomètres qui nous manquent.

C'était parler d'or et personne n'y contredit. Mais attribuer ces 40,000 kilomètres aux six Compagnies propriétaires, pour plus de trois quarts de siècle encore, d'un monopole qui soulève partout de véritables clameurs, c'était une énormité qui devait heurter sérieusement le bon sens général. Ainsi en est-il advenu. Cette énormité est, en effet, si grosse de dangers au point de vue politique et au point de vue économique; elle peut aboutir à de tels excès de monopole, qu'il n'est pas besoin d'être versé dans les questions techniques de chemins de fer, pour avoir le sentiment très-vif d'une erreur économique des plus graves.

Il était temps que l'opinion publique se prononçât, car l'exécution du plan était commencée. Les grandes Compagnies exploitent aujourd'hui 18,000 kilomètres. Les Compagnies secondaires et d'intérêt local, 3,600 environ. Deux projets de loi sont soumis, en ce moment, aux Chambres, pour faire absorber plusieurs de ces dernières par l'Orléans et le Nord : c'est le premier pas. Le second, caché sous des apparences qui peuvent faire illusion, n'est pas

moins certain. En exécutant, au compte de l'Etat, des centaines de petites lignes éparpillées sur tout le territoire sans connexité entre elles, on était assuré qu'il n'y aurait pas d'autres Compagnies fermières que les grandes Compagnies, et le tour était joué.

Mais la lumière s'est faite et l'on a l'espoir fondé que les Chambres, en s'associant à la pensée d'un prompt achèvement du réseau national, voudront étudier la question à un point de vue général d'ensemble devenu indispensable; qu'elles s'arrêteront à un plan et à un système de construction et d'exploitation de nature à sauvegarder toutes les forces vives de l'agriculture, de l'industrie et du commerce, des conséquences d'un monopole démesuré.

Le problème à résoudre n'est pas sans difficultés. Il est compliqué, non-seulement de droits regrettables conférés aux Compagnies par leurs contrats originaires, mais par le remaniement de la législation de 1858. C'est de cette époque, en effet, que date principalement la situation inquiétante pour le pays dans laquelle elles se retranchent aujourd'hui. La tâche sera certainement ardue; mais quand l'interêt public parle et parle haut, il faut bien que des solutions s'imposent, alors qu'on n'a devant soi que des intérêts privés. Aussi estimons-nous que chacun a le droit et le devoir d'apporter son contingent à une œuvre aussi capitale qu'une organisation systématique du réseau général des chemins de fer français, basée sur les nécessités du présent et les prévisions de l'avenir.

Nous voudrions donc, pour notre part, appeler la discussion sur trois questions importantes qui nous semblent impliquées, en première ligne, dans la solution :

Le rôle possible des grandes Compagnies dans une organisation d'ensemble ;

Le système de Compagnies régionales secondaires ;

L'exécution directe par l'Etat des chemins de fer restant à construire.

§ VI.

Rôle des grandes compagnies dans cette réorganisation.

La vue d'ensemble qui a présidé à la création des grandes artères de circulation ferrée, rayonnant de Paris vers nos grands ports commerciaux, Marseille, Bordeaux, Nantes, le Havre, Dunkerque ; vers Lille et la Belgique, Strasbourg et l'Allemagne, était d'une justesse incontestable. Créer et soutenir les Compagnies, qui les ont développées, était chose rationnelle et logique. Mais il arrive que des idées justes sont dénaturées par leur exagération. Ainsi en a-t-il été du jour où l'on a imaginé de charger les grandes Compagnies de l'exécution et de l'exploitation des lignes secondaires qu'on a qualifiées de second, puis de nouveau réseau. Les conséquences de cette erreur, on peut les mesurer aujourd'hui.

L'État a été entraîné à des sacrifices énormes en subventions et garanties d'intérêt. Pour les premières, le Trésor public a encore à payer plus de 1,400 millions. Les garanties d'intérêt atteignent 40 millions par an.

Les Grandes Compagnies ont construit leurs lignes du nouveau réseau à des prix exorbitants, plus de 400,000 fr. par kilomètre. L'exploitation a lieu dans des conditions forcément illogiques, avec des frais exagérés, tellement que le produit net n'atteint guère que 1 1/2 pour 100 du capital dépensé. Elles ont, en conséquence, à prélever, sur celui de l'ancien réseau, un certain quantum pour concourir au service de l'intérêt et de l'amortissement du capital du nouveau ; puis l'Etat intervient pour payer la différence, sous la réserve d'un contrôle savamment organisé, mais on peut dire illusoire dans la pratique. Nous venons de dire ce qui lui en coûte.

Enfin, on sait si le public a lieu de se louer de la combinaison. Les grandes Compagnies n'exécutent qu'à contre-cœur les lignes nouvelles et en retardent la construction autant que possible. C'est tout naturel : le prélèvement du déversoir entrave l'accroissement du dividende de leurs actions, si richement rémunérées d'ailleurs, qu'on ne saurait beaucoup s'attendrir à leur sujet. En outre, ces nouvelles lignes sont mal desservies, et ne rendent qu'une faible partie des services que les localités sont en droit

d'attendre d'une circulation ferrée convenablement aménagée. La faute est au système plus encore qu'aux compagnies, mais on en peut conclure ce qu'il adviendrait d'une nouvelle annexion de 18 à 20,000 kilomètres.

Pour ces raisons et d'autres que nous avons exposées précédemment, l'étendue des réseaux actuels des grandes compagnies est trop considérable. Leur composition est défectueuse, sans ensemble et sans homogénéité. Donc, à quelque point de vue qu'on se place, on arrive à cette conclusion qu'au lieu de persévérer dans une voie inféconde et dangereuse, il y aurait plutôt lieu de retourner en arrière. Ce qui ne saurait, du moins, être contesté, c'est que le moment est décisif pour arrêter un plan d'ensemble et un système qui s'y rattache, en vue de l'achèvement et de l'exploitation du complément de notre réseau général de chemins de fer.

Etant écartée toute extension nouvelle des réseaux actuels des six grandes Compagnies, quel peut être le rôle de celles-ci dans une organisation générale?

Il est tout indiqué, ce nous semble, par la nature des choses. Leurs lignes principales doivent être les grandes artères de la circulation ferrée, formant de grandes mailles, entre lesquelles l'organisation de réseaux secondaires se présente pour ainsi dire d'elle-même.

Et cette combinaison ne devrait pas être accueillie avec défaveur par les grandes Compagnies. Les raisons en paraissent bien simples.

Bien que l'ancien réseau ressorte au prix exorbitant de plus de 500,000 fr. par kilomètre, les chiffres des recettes kilométriques (1)

(1) Recettes brutes kilométriques des principales lignes des grandes Compagnies:

Nord	Paris-Amiens	143,000	fr. par kilomètre.
	Ligne de Bruxelles	125,000	—
	Ligne de Lille	105,000	—
	Ligne de Boulogne	60,000	—
	Ligne de Dunkerque	57,000	—
Est	Paris-Nancy	98,000	—
	Paris-Belfort	45,000	—
	Ligne de Gray à Saint-Dizier	44,000	—
Ouest	Paris-Rouen	93,000	—
	Ligne du Havre	83,000	—
	Ligne d'Angers	53,000	—
	Ligne de Caen	43,000	—
	Ligne de Rennes	40,000	—

montrent que sur les lignes artérielles, le trafic est largement rémunérateur. Le nouveau réseau est donc une charge pour l'ancien, c'est-à-dire pour le capital actions.

Il eût été plus avantageux, c'est indubitable, qu'il eût été organisé en réseaux secondaires, jouant, à l'égard de l'ancien, le rôle d'affluents dont l'exploitation ne pesât pas sur lui. On ne voit donc pas un intérêt respectable des grandes compagnies engagé dans le système d'extension si vivement combattu aujourd'hui.

Il y a donc lieu de chercher une organisation nouvelle. Or, nous croyons que la solution qui satisferait à tous les intérêts, ceux du pays en première ligne, peut se rencontrer dans le système des réseaux régionaux.

§ VII.

Système de réseaux régionaux.

Que devront être ces réseaux secondaires que nous appelons *régionaux*, pour qualifier d'un mot leur caractère le plus essentiel ?

Un des buts de la loi de 1865 avait été de soustraire aux conséquences de l'exploitation des grandes compagnies à monopole les nombreux chemins de fer réclamés par les intérêts locaux, pour lesquels elle ne pouvait être qu'inféconde. Nous avons dit, dans cette Revue, les principales causes de l'avortement de cette loi. Il en est une toutefois qui dominait essentiellement toutes les autres, et qui se rattache essentiellement à notre sujet. C'était son carac-

Orléans......	Paris-Bordeaux....................	43,000	—
	Ligne de Nantes..................	40,000	—
	Ligne de Limoges................	45,000	—
	Ligne de Bourges.................	44,000	—
Lyon.........	Paris-Lyon........................	161,000	—
	Lyon-Marseille....................	218,000	—
	Ligne de Nevers-Saint-Etienne.....	80,000	—
	Ligne de Montpellier..............	130,000	—
Midi.........	Ligne de Modane..................	41,000	—
	Bordeaux à Toulouse..............	80,000	—
	Toulouse à Cette..................	85,500	—
	Bordeaux à Bayonne..............	35,000	—

tère trop exclusivement départemental. L'exploitation d'un chemin de fer est ruineuse en deçà d'un certain nombre de kilomètres, que ne pouvaient comporter les limites d'un département. Ce vice fondamental, on a cherché à le corriger par la loi de 1871, autorisant l'entente entre plusieurs départements, mais sous des conditions tellement étroites que cette loi était impraticable. Le mauvais vouloir de l'administration contre les deux lois a fait le reste.

Eh bien, ce sont ces lois qu'on peut raviver par une saine et large application, fondée sur l'expérience acquise, et en prenant pour base la Région au lieu du Département.

C'est ce qu'avaient déjà compris des ingenieurs éminents.

Dans un mémoire à l'appui d'un réseau secondaire et d'intérêt commun des cinq départements de la région nord, M. Vauthier avait parfaitement caractérisé, dès 1868, l'impossibilité de l'exploitation fructueuse de tronçons ou embranchements limités au périmètre d'un département; la nécessité de réseaux de suffisante étendue; celle d'entrer dans la voie de ce qu'il appelait une *circulation de second ordre*, appropriée aux intérêts à desservir, indépendante, quoique solidaire, des grandes Compagnies, dont ces réseaux deviendraient des affluents utiles.

M. Krantz, ingénieur et sénateur, un des ministres des Travaux publics de l'avenir, l'a dit avec une grande autorité, dans son ouvrage si remarqué, « Observations au sujet des chemins de fer d'intérêt général et local » :

« Le fardeau, chaque jour alourdi, de ces grandes administrations dépasse aujourd'hui les forces d'un homme, quelque habile qu'il soit. Pour ma part, si j'en croyais les renseignements qui m'ont été donnés, un réseau de 2,000 kilomètres est, dans les circonstances ordinaires, la limite de ce que l'on peut convenablement gérer avec les formules habituelles des grandes compagnies.

« Ceci étant, alors même que l'Etat pourrait subventionner les nouvelles, il ne saurait sans imprudence les rattacher aux grands réseaux actuels. A ce point de vue encore, la nécessité de nouvelles combinaisons apparaît clairement; il faut constituer de nouveaux groupes. »

Etant donné que les conditions d'une bonne exploitation secondaire exigent un minimum de 800 à 1,000 kilomètres, il s'ensuit

que c'est la Région et non le Département qui doit être la base des nouveaux groupements. Le département, d'ailleurs, n'est, le plus souvent, qu'une délimitation administrative, et tout autre est celle des intérêts qu'il peut être naturel et logique de grouper. Ce sont donc des réseaux *régionaux* qu'il y a lieu d'étudier, pour constituer un ensemble susceptible d'une vitalité propre.

A quelles conditions principales devront-ils satisfaire? Elles semblent assez faciles à déterminer et le système pouvoir se résumer ainsi :

Les lignes principales des six grandes compagnies formant les grandes artères de la circulation constituer, dans les grandes mailles formées par ces lignes principales, des réseaux régionaux affectés principalement à vivifier les marchés, intérieurs à ces mailles, aujourd'hui non desservis ou mal desservis.

Et, dans toute la mesure possible,

Former ces réseaux de lignes continues ;

Les circonscrire par des lignes principales desservies par les grandes compagnies, et les développer dans ce périmètre, en restant dans la même région géographique. On arrivera ainsi à les constituer avec des lignes ayant unité d'assiette et de construction, et exploitables dans des conditions homogènes.

Donner à l'ensemble kilométrique d'un réseau une étendue suffisante pour ramener les frais généraux à des proportions raisonnables, et pour que l'exploitation réalise tous les avantages de la division du travail qu'un pareil atelier comporte; cette exploitation excluant, sauf exceptions, les grandes vitesses, les trains de nuit, les lourds convois, etc.

Etablir les lignes restant à construire dans ces réseaux, avec des tracés et des pentes, en rapport avec l'importance du trafic à desservir, de manière à rester, pour le capital engagé dans la construction, dans les limites imposées par le produit net probable.

Ce dernier caractère, à imprimer aux réseaux régionaux, est des plus importants. Il est une des clefs de voûte du système. Proportionner la dépense de construction au trafic probable devrait être une règle absolue, dans la mesure qu'elle comporte. Le coût de construction du nouveau réseau des grandes compagnies a atteint des proportions démesurées qui pèsent lourdement sur le trésor public. Eussent-elles pu se conformer rigoureusement à la règle pré-

citée? Non : l'unité d'une exploitation commune avec l'ancien réseau créait des nécessités qu'il fallait subir. La mesure néanmoins a été beaucoup trop dépassée (1). Il ne saurait plus s'agir aujourd'hui que d'un prix de revient kilométrique inférieur de 40 à 50 0/0.

Quel moyen d'arriver à ce résultat, c'est-à-dire à l'observation de la loi du rapport nécessaire qui doit exister entre le coût de l'établissement et l'importance du trafic? Il en est un qui ne faillirait guère à l'application :

Que le tracé et la construction soient faites par les capitaux intéressés à l'exploitation et responsables de cette exploitation.

Les réseaux régionaux pourraient-ils être constitués uniquement avec les lignes des compagnies secondaires et les chemins de fer restant à construire et non encore concédés?

Evidemment non.

Nous ne dirons pas que, sous prétexte du nouveau réseau, les grandes Compagnies ont écrémé le meilleur parmi les lignes en dehors de l'ancien; nous dirons simplement ceci :

Le système régional, tel qu'il nous semble devoir être compris, doit exclure, d'une manière générale, tous prolongements en dehors du périmètre déterminé, toute pénétration dans les autres réseaux, aussi bien dans ceux des grandes Compagnies que dans ceux des Compagnies régionales elles-mêmes. Ces pénétrations rompent l'homogénéité qui doit être un caractère essentiel du réseau; créent des rapports difficiles, des complications d'exploitation, et sont par suite de médiocre rapport. Elles conduisent d'ailleurs à des impossibilités et des absurdités. Il faudrait admettre, en effet, que des lignes se fassent concurrence, les unes jouissant de la garantie de l'Etat, les autres en étant dépourvues. Ce serait injuste. Ou bien, que, dans l'intérieur du réseau, des lignes fussent également subventionnées pour se faire concurrence aux frais du trésor. Ce serait absurde. La véritable règle, dans un réseau régional convenablement groupé et délimité, doit être, au contraire,

(1) Prix de revient kilométrique du nouveau réseau des grandes Compagnies

Nord	367,000 fr.
Est	431,000
Ouest	427,000
Orléans	401,000
Lyon	486,000
Midi	349,000

d'écarter les éléments de l'antagonisme qu'il ne faut pas confondre avec la saine concurrence.

La conséquence de ces principes va de soi.

Doivent être incorporés, dans un réseau Régional, les embranchements, raccords et autres lignes appartenant aux grandes compagnies, qui n'auraient pas franchement le caractère de lignes principales de circulation, par rapport à ce réseau.

On ne saurait invoquer, à l'encontre, le préjudice à leur causer. Que l'on consulte les compte-rendus officiels de leur exploitation : on reconnaîtra que ce sera, bien plutôt, un service rendu à l'ancien réseau, un allégement des charges pesant sur les dividendes du capital actions. Au surplus, s'il y avait lieu à expropriation pour cause d'utilité publique, le chapitre des indemnités ou des compensations serait toujours là.

D'autre part, on peut affirmer qu'il y aura aussi allégement pour la garantie de l'État. Qui voudrait contester que, dans un réseau exclusivement Régional bien administré, les frais d'exploitation ne doivent être notablement inférieurs à ceux du régime d'éxploitation par la grande Compagnie, et que par conséquent le produit net ne se relève d'autant? Qu'on jette les yeux sur la dernière statistique officielle (1). Elle n'a pas besoin de commentaires.

En résumé, nous n'hésitons pas à déclarer que, dans l'organisation des réseaux régionaux, si l'intervention de l'État doit avoir lieu sous forme de garantie d'intérêt, il faut sortir de la routine actuelle qui laisse le quantum des frais d'exploitation à la discré-

(1) Frais d'exploitation du nouveau réseau :

Nord................	62 0/0
Est..................	69 0/0
Ouest	75 0/0
Orléans.............	63 0/0
Lyon	90 0/0
Midi................	73 0/0

La nécessité d'appliquer des errements spéciaux, à l'exploitation des milliers de kilomètres qui restent à construire, sera rendue plus saisissante encore par les curieux résultats suivants, pris parmi beaucoup d'autres

		Produit brut.	Coût d'expioitation.	Proportion.
Nord.....	Beauvais à Gournay...	7,500 fr.	9,214 fr.	123 0/0
Est.......	Châtillon à Chaumont.	6,210	11,396	183 0/0
Ouest.....	Rennes à Redon......	15,458	16,194	104 0/0
Orléans...	Figeac à Arvant......	0,498	10,341	98 0/0
Lyon.....	Dijon à Langres......	4,000	11,000	275 0/0
Midi......	Langon à Bazas......	7,116	10,358	145 0/0

tion des Compagnies. Ces frais d'exploitation devront être stipulés à forfait, dans une proportion déterminée avec la recette brute. Il y a, à cet égard, un précédent digne d'attention, dans la concession de l'Est-Algérien (1).

Donc, au triple point de vue de l'intérêt de l'État, de l'intérêt du réseau Régional à organiser, de celui des grandes Compagnies, il ne saurait y avoir d'hésitation à opérer carrément, comme nous venons de le dire, le groupement des lignes qui devront le composer, pour lui assurer les caractères d'unité et d'homogénéité nécessaires.

§ VIII.

De l'exécution par l'Etat.

L'exécution par l'État des chemins de fer restant à construire peut avoir lieu de deux manières :

Aux frais de l'État, et la construction faite par ses agents.

Aux frais de l'État, avec le concours de l'initiative privée.

Aux frais de l'État? La chose est-elle possible ? Les opinions sont divisées. Nous ne sommes pas pour l'affirmative. Nous pouvons en appeler au dernier exposé financier du Ministre des finances. On a demandé aux Chambres, pour une première exécution directe de 1,240 kilomètres, un emprunt trentenaire qui chargera les budgets d'une annuité de 26 millions. Or, ces 1,240 kilomètres sont à peine la treizième partie des 16,000 à construire d'urgence, suivant le Ministre des travaux publics. Il n'est pas probable qu'il entende consacrer trente ans à leur achèvement. Supposons dix ans, douze ans même, il y aura une période de dix-huit années, au moins,

(1) Conditions d'exploitation pour l'Est-Algérien.

Pour l'évaluation en produit net kilométrique devant servir de base à la garantie d'intérêt, les frais d'exploitation sont établis à forfait, ainsi qu'il suit, par rapport aux recettes brutes kilométriques, savoir :

Au-dessous de 11,000 fr. recettes brutes.....	7,000 fr. somme fixe.		
de 11,000 à 12,000.............	64 0/0	sans excéder	7,440 fr.
de 12,000 à 13,000.............	62 0/0	—	7,800
de 13,000 à 14,000.............	60 0/0	—	8,120
de 14,000 à 15,000.............	58 0/0	—	8,400
de 15,000 à 16,000.............	56 0/0	—	8,640
de 16,000 à 20,000.............	55 0/0	—	10,400
Au delà de 20,000.....................	52 0/0.		

pendant laquelle la somme annuelle des annuités trentenaires atteindra 13 fois 26 millions, soit près de 340 millions (1) !

Or, le Ministre des finances vient de confesser franchement que les budgets futurs, jusqu'en 1879, étaient assez chargés à l'avance, pour qu'il se fît un devoir de prémunir les Chambres contre les illusions de dégrèvements d'impôts ou de taxes, si désirables que fussent ces dégrèvements, y compris l'absurde impôt sur la petite vitesse, qu'il est obligé de subordonner à la conversion de la rente.

Ceci nous paraît déjà singulièrement péremptoire.

Nous avouons, en outre, que nous ne pouvons comprendre l'État propriétaire de 16,000 kilomètres sur lesquels il réduirait les tarifs au moindre taux possible, faisant concurrence aux 20,000 kilomètres des Compagnies en possession de la garantie d'intérêt. Qui payerait les frais de la concurrence soutenue par celle-ci? l'État.

Nous ne comprenons pas davantage des régions du territoire bénéficiant des tarifs réduits de l'État, alors que d'autres continueraient de subir le plein monopole des Compagnies.

La plus simple logique semble conduire, alors, à cette conséquence. Le rachat de toutes nos lignes de chemin de fer. C'est la solution qui s'impose, du reste, de quelques côtés qu'on envisage question.

La construction *directe* par l'État, c'est-à-dire par ses agents, serait-elle la plus rapide, la moins dispendieuse?

Plus rapide? Qui donc pourrait croire sérieusement qu'avec le formalisme et les lenteurs bureaucratiques de l'administration, les ingénieurs de l'État, — qui n'ont pas d'ailleurs à se préoccuper de la question des pertes d'intérêts, — construiraient en un temps moindre que l'initiative privée, soucieuse d'abréger ces pertes d'intérêt et pressée d'entrer dans la période d'exploitation et de rendement?

Moins dispendieuse? Cela a été dit officiellement. Il faut s'entendre et distinguer.

---

(1) Les engagements de l'Etat envers les Compagnies, payables en annuités, s'élèvent actuellement à 2 milliards 325 millions, outre la garantie annuelle d'intérêts, qui figure pour 40 millions au budget de 1877.

Il est certain que les ingénieurs de l'État ne payeront pas plus cher le mètre cube de terrassement, le kilogramme de rails, le mètre cube de maçonnerie. Ils pourront même obtenir des entrepreneurs, en raison du crédit de l'État, certaines concessions que ceux-ci n'accorderaient pas à des Compagnies d'une solvabilité moins sûre. Mais ce n'est là qu'un élément très-secondaire du prix de revient général. Le reproche de construire plus chèrement a une tout autre signification, très-fondée en elle-même, et qui demande quelques explications.

Si on analyse les éléments du coût de la construction de nos chemins de fer par les ponts-et-chaussées, on arrive à reconnaître qu'elle a été réglée par une sorte de programme traditionnel qui a toujours comporté, dans des limites assez étroites :

De longs alignements droits ;

Des courbes de grand rayon ;

Des pentes faibles ;

Des rails lourds ;

Des constructions confortables sinon élégantes, sans parler de celles de luxe ;

Des ouvrages d'art, ponts, viaducs, tunnels, qui font une certaine célébrité au nom de l'ingénieur.

Tout cela coûte très-cher et doit être évité, comme il peut l'être facilement, sauf cas exceptionnels, dans la construction des chemins de fer de seconde classe, qui n'ont rien à voir avec les grandes vitesses, les lourds convois ; qui doivent recueillir les moindres parcelles de trafic et les transporter aux plus bas prix possibles.

Les alignements droits entraînent, souvent, des suppléments considérables de terrassements et d'ouvrages d'art ;

Les courbes de grand rayon nécessitent des allongements de parcours, pour la plate-forme et pour la voie ;

Les faibles pentes, des terrassements considérables.

Les rails lourds sont inutiles lorsque les convois ne sont plus assez considérables pour exiger des locomotives pesantes.

Les constructions pour le service de l'exploitation doivent être ramenées au simple nécessaire ; le bon sens et l'exemple de tous les autres pays l'indiquent.

Quant aux viaducs, tunnels, etc., ils doivent être écartés, avec enthousiasme, — le mot n'est pas trop fort, — sauf les cas de nécessité absolue ou de moindre dépense constatée.

Enfin, la question des tracés, qui vient en première ligne, domine en quelque sorte toutes les autres. Un tracé, très-satisfaisant au point de vue de l'art de l'ingénieur, peut être détestable au point de vue du trafic et de l'exploitation. La sagacité du capital intéressé sera toujours, — et de beaucoup, — le meilleur guide dans le choix à faire.

Peut-on espérer, des ingénieurs de l'Etat, de telles réformes au programme officiel consacré, une pareille abnégation de leurs traditions et de celles de l'administration ? N'est-il pas manifeste, au contraire, que ce n'est que de l'initiative privée, responsable de l'exploitation, que l'on peut et que l'on doit attendre ces réformes? *La construction responsable de l'exploitation!* Là est la clef du problème. On peut affirmer hardiment que la vraie solution de la construction économique d'un chemin de fer ne saurait être trouvée que dans la combinaison qui fait le constructeur intéressé et responsable de l'exploitation. Il nous semble que cela doit sauter aux yeux.

Nous avons dit les prix de revient exorbitants du nouveau réseau des grandes Compagnies. La construction est l'œuvre des ingénieurs de l'Etat : elles n'en admettent pas d'autres dans leur personnel. D'autre part, les Compagnies ne sont-elles pas, en réalité, désintéressées du résultat de l'exploitation, par le fait de la garantie de l'Etat ?

L'initiative privée, là où elle a construit avec loyauté, intelligence et responsabilité, a construit à des prix infiniments moindres. Aussi le Ministre des travaux publics ne met-il plus en avant qu'une dépense de 220,000 francs par kilomètre (non compris le matériel roulant). — Eh bien, ce prix même de 220,000 francs est trop élevé pour des chemins de fer Régionaux appropriés aux besoins qu'ils ont à desservir, au rôle qu'ils ont à remplir. L'initiative privée, — toujours à la condition d'être responsable de l'exploitation, — est en mesure désormais de construire, dans d'excellentes conditions, à 150 ou 160,000 francs le kilomètre.

Ce qui se traduirait par une économie d'un milliard de francs, pour les 16,000 kilomètres ministériels.

Pour peu qu'on réfléchisse à ces quelques considérations, la construction directe par l'Etat apparaît pour ce qu'elle est : une grosse erreur économique.

En résumé ,

Nous nous croyons autorisé à poser les conclusions suivantes :

L'extension des six grandes Compagnies est inadmissible. C'est un système anti-politique, anti-économique, qui compromettrait fatalement l'avenir du commerce et de la production.

Il importe, pour l'achèvement du réseau national, de renoncer au mode de création de petites lignes, éparses, isolées, sans connexion entre elles, qui ne pourraient être exploitées, — cela est de toute évidence, — que par les grandes Compagnies. Leur construction doit être rattachée à un plan d'ensemble, à un système général,

La division du territoire en groupes Régionaux secondaires, indépendants quoique solidaires de l'exploitation des grandes Compagnies, résoudrait certainement la double question d'exploiter avec le maximum d'économie et de desservir les intérêts locaux, comme il faut qu'ils le soient pour que le chemin de fer atteigne toute son utilité pratique.

La construction des lignes, groupées dans ces réseaux, par les Compagnies Régionales elles-mêmes, dans certaines conditions prévues, serait le moyen le plus assuré de maintenir la dépense dans ses véritables limites. On réaliserait certainement, ainsi, une économie énorme sur l'exécution directe par l'Etat.

Le système des Réseaux Régionaux secondaires, d'une étendue de 1,000 à 1,500 kilomètres, à la condition d'être strictement appropriés à leur rôle bien défini, au lieu d'être d'absurdes pastiches des grandes Compagnies, se présente comme une solution rationnelle et, nous le croyons, féconde du problème de l'organisation du réseau général des chemins de fer français.

III

§ IX.

Les excès du monopole des grandes Compagnies.

Les chemins de fer ont été créés chez nous par la puissance publique, pour l'intérêt général.

Comment s'est-il fait qu'à cette heure tous les organes autorisés de cet intérêt général puissent crier aux Représentants du pays, et de tous les points de la France : Prenez garde ! ce n'est plus le chemin de fer qui est fait pour le public, c'est le public qui est fait pour le chemin de fer !

On ne saurait le contester, l'unanimité de l'opinion s'est levée avec inquiétude contre la terrible omnipotence des grandes Compagnies. Gouvernement et Chambres ne peuvent pas ne pas écouter sa voix. Mais, par cela même, qu'il est toujours prudent de se tenir en garde contre les entraînements populaires, il y avait opportunité à passer au critérium d'une appréciation raisonnée, les griefs articulés contre des institutions économiques, aussi considérables que celles de l'organisation et de l'exploitation actuelles de nos réseaux de chemin de fer. C'est une œuvre à laquelle se sont consacrés, depuis quelque temps, bon nombre d'esprits sérieux, dans le monde politique et dans le monde économique.

Nous avons développé ici quelques considérations sur la meilleure organisation à donner au réseau national de nos voies ferrées, en nous appuyant sur des autorités éminentes ; nous voudrions essayer de les compléter par quelques pages d'études sur l'exploitation commerciale des Grandes Compagnies et sur ses conséquences au point de vue de l'intérêt général du pays.

Les grandes Compagnies en sont arrivées à de telles prétentions, qu'on ne saurait trop préciser le caractère que les lois organiques de 1842 et 1845 ont entendu donner à la création de nos chemins de fer. Le texte et la discussion de ces lois l'ont consacré expres-

sément : ils sont une œuvre d'utilité publique. Les compagnies n'ont été constituées que pour servir l'intérêt général, par les moyens que l'Etat mettait à leurs dispositions. Aussi celui-ci est-il intervenu largement avec l'argent des contribuables, et cette intervention a même atteint des proportions qu'on était loin de prévoir à l'origine. A cette heure, le Trésor a dépensé 1 milliard 600 millions pour la construction de nos réseaux, et il paie annuellement 40 millions aux six grandes Compagnies, à titre de garanties d'intérêt pour leurs obligations.

Par quel phénomène économique ces Compagnies ont-elles, en si peu de temps, perdu de vue et faussé le but de leur institution ? Par quels moyens sont-elles arrivées à substituer le culte à outrance de leur intérêt privé à l'intérêt général ? La chose est moins difficile à débrouiller que l'espèce de connivence,— la voix publique appelle un chat un chat, et il faut bien que nous fassions comme elle, — qu'elles ont rencontrée dans les pouvoirs publics. Sur ce dernier point, nous nous bornerons à penser que malheureusement nos hommes d'Etat n'ont pas cessé de se placer à un faux point de vue économique. En ce qui concerne les Compagnies, il y a lieu de dégager, des complications dont elles les ont habilement enveloppées, leur but réel et les moyens d'action qu'elles ont mis en œuvre. Quand la lumière sera faite, la cause sera bien près d'être gagnée. Que chacun donc aide à la faire.

« Le but constant des Compagnies est de rendre leur monopole effectif, en attirant à elles la *totalité* des transports. »

Ceci n'est pas une révélation, c'est une constatation. Elle a été consignée à l'enquête parlementaire de 1850, et faite par un administrateur de l'une des plus puissantes parmi les six grandes Compagnies.

L'opinion publique a-t-elle protesté contre cette tendance avouée à un monopole aussi exorbitant ? Pas le moins du monde, il faut le reconnaître. Nous avons assisté à l'engouement général. On admettait que les chemins de fer devaient suffire à tout; qu'ils pouvaient remplacer tous autres moyens de transports. On a laissé faire, et les Compagnies ont marché violemment dans la voie qu'on ne songeait pas à leur barrer. Elles se sont emballées, suivant une expression populaire énergique. « Les grandes Compagnies, a dit M. Krantz, n'ont pas de plus grand ennemi qu'elles-mêmes : c'est

par leurs excès qu'elles périront. » Si l'heure n'en a pas sonné, elle ne saurait être éloignée.

Une fois l'objectif d'un monopole exclusif posé devant eux, les hommes des grandes Compagnies ont fait une dépense vraiment remarquable d'intelligence, d'habileté, on pourrait dire de génie, pour se créer un arsenal d'armes, devant lesquelles dussent forcément succomber tous les moyens de transport pouvant faire concurrence. Cet arsenal consiste en une variété inépuisable de *tarifs réduits*. Appelés *tarifs différentiels*, *tarifs spéciaux*, *tarifs de détournement*, *tarifs communs*, *tarifs de transit*, *tarifs d'importation et d'exportation*, ils portent tous, bien entendu, l'étiquette d'un intérêt public. Mais chacun d'eux n'est au fond qu'une arme puissante de monopole, applicable à des cas spéciaux.

« Ces divers tarifs n'ont été inventés par les Compagnies que dans leur propre intérêt. Elles ne les appliquent, le plus souvent, que dans le but de porter un grave préjudice aux voies fluviales avec lesquelles elles sont en concurrence. Toutes leurs forces ont été dirigées d'abord contre le cabotage et la batellerie. »

« Les tarifs à prix réduits ont été surtout adoptés contre la concurrence des voies navigables. »

« Contraires, en tout temps, aux principes d'égalité visés, dans des termes si caractéristiques, par l'article 50 de l'ordonnance de 1846 et par les cahiers des charges de 1857-1859, ces tarifs n'ont été conçus que dans le but de vaincre la concurrence des messageries, du roulage et de la navigation ; ils n'ont abouti qu'à blesser des intérêts particuliers, à déshériter certaines villes en enrichissant d'autres, à sacrifier parfois notre industrie à la concurrence étrangère. »

D'où proviennent ces graves affirmations ? C'est la Chambre de commerce de Paris, à laquelle nous empruntons ce dernier paragraphe ; ce sont les Chambres de commerce des grands ports du littoral qui ont consigné les autres à l'enquête parlementaire de 1874, enquête dont les 350 pages fourmillent de déclarations analogues.

Puis, ces armes, si sûrement trempées pour tuer la navigation, se sont trouvées merveilleusement appropriées pour tuer, de même, les Compagnies secondaires de chemins de fer ou autres, qui ont

eu la prétention de se créer et de vivre en dehors des grandes Compagnies, et celles-ci ne se sont pas fait faute de les employer. Il n'est pas besoin de le demander aux Compagnies qui agonisent en ce moment. Elles sont unanimes sur la cause évidente, incontestable, de leur écrasement : l'application par les grandes Compagnies de leurs tarifs de détournement, le refus de tarifs communs, etc. Si leurs assertions avaient besoin de preuves, nous n'en savons pas de plus saisissante que l'exemple du Nord-Est et de Lille à Valenciennes; ces lignes ont vu leurs recettes kilométriques plus que triplées par le seul fait de leur fusion dans la grande Compagnie, qui les enlaçait dans son réseau et les étouffait par le jeu de ses tarifs. N'est-ce pas suffisamment significatif?

§ IX.

L'abus des tarifs pour détruire la navigation et les chemins de fer secondaires.

Bien des gens aimeraient à voir clair dans cette terrible tarification pour se rendre compte de ses abus, des griefs articulés contre elle, des dangers dont elle menace le pays. La matière est ardue, compliquée; il faut plus que de la bonne volonté pour aborder cette nomenclature de tarifs spéciaux, et l'examen de leur mécanisme, de leur jeu entre les mains des Compagnies, du parti qu'elles en ont tiré pour arriver aux résultats dont l'Intérêt public est si vivement préoccupé. Ce que ses représentants et ses organes en pensent, ce qu'ils redoutent pour l'avenir, ce qu'ils réclament est consigné, en termes énergiques, dans l'enquête parlementaire de 1874. Quiconque voudra étudier le rapport de M. Dietz-Monin, membre de l'Assemblée nationale, arrivera certainement à cette conviction, qu'il n'est que temps de réformer un régime constituant une véritable perturbation économique qui compromet gravement la production et le travail national.

Quoique la tâche soit malaisée, nous recommandons aux publicistes de ne pas s'épargner à bien faire saisir au public ce que sont ces abus de tarifs, les conséquences qu'ils ont déjà eues et celles où ils nous conduisent fatalement. C'est une matière qu'il importe de vulgariser. Nous le tenterons pour une petite part, d'autres compléteront, car il faut que la lumière se répande.

Les tarifs *généraux* des chemins de fer sont la règle commune pour le transport des voyageurs et des marchandises. Ils sont appliqués partout où il n'y est pas dérogé par les tarifs particuliers dont nous avons donné une énumération.

Nous l'avons dit, d'après les dépositions les plus compétentes et les plus autorisées faites à l'enquête de 1874, d'après les nombreux documents adressés au Gouvernement et aux Chambres, d'après ceux que met chaque jour en lumière la polémique engagée sur tous les points du territoire, ces tarifs particuliers, qui sont tous des tarifs réduits, ont été calculés dans l'intérêt du monopole des Compagnies. Il leur était nécessaire, pour être autorisées à les appliquer, d'en couvrir le but réel par l'apparence d'un avantage fait au public. C'est ce qui a eu lieu, en effet. Mais à cette heure, les résultats obtenus ont dessillé les yeux. L'élan des réclamations, on pourrait dire la clameur, est universel.

Les tarifs *spéciaux*, proprement dits, sont ceux qui fixent des prix inférieurs aux prix du tarif général, pour les expéditeurs qui se soumettent à certaines conditions.

Les tarifs *différentiels* sont ceux qui varient pour les différents parcours d'un chemin de fer, suivant une loi autre que la proportionnalité de la distance ; ou dans lesquels le prix demandé, pour un parcours double ou triple, n'est pas double ou triple de celui de la distance simple.

Les tarifs *de détournement* sont ceux qui prennent, pour base, la plus courte distance entre deux points, sans tenir compte de celle parcourue effectivement sur les lignes de la Compagnie.

Les tarifs *communs* sont une convention entre deux Compagnies dont les réseaux se joignent, pour réduire fictivement, dans l'application des prix, la distance effectivement parcourue sur les deux réseaux, de manière à donner aux expéditeurs un intérêt réel à emprunter les rails des Compagnies coalisées, au lieu de prendre une voie plus courte ouverte par une voie concurrente, ou une ligne transversale qui est naturellement exclue de la convention.

Enfin, les tarifs de *transit* ou *internationaux*, les tarifs d'*exportation*, sont définis par le décret du 26 avril 1862, ainsi conçu :

« Les Compagnies pourront être autorisées à percevoir les prix et à appliquer les conditions les plus propres à combattre la concurrence qui leur est faite par les voies étrangères. »

Toutes ces modifications au tarif général ont été présentée

comme des améliorations, au point de vue de la circulation. Leur physionomie est, en effet, d'apparence assez bénigne. Il faut les examiner, dans leurs applications, pour comprendre le soulèvement d'opinion actuel.

Lisez l'enquête et vous serez frappé de l'accumulation des preuves tendant à établir ce que nous avons déjà indiqué, en partie, et qu'on ne saurait trop répéter :

« Que ces divers tarifs n'ont été inventés par les Compagnies que dans leur propre intérêt, sans tenir compte de celui du commerce, soit général, soit particulier aux différentes contrées auxquelles ils s'appliquent;

« Que les Compagnies n'appliquent, le plus souvent, les tarifs réduits que dans le but de porter un grave préjudice à la navigation;

« Que, généralement, où cesse la voie fluviale, le tarif différentiel disparaît, et que les hauts prix de transport sur tout le reste des marchandises, circulant dans la plus grande partie de la France, ont été conservés;

« Que dès le début, les Compagnies, en établissant des tarifs à prix réduits, ont eu pour objectif le monopole du trafic en France, et que toutes leurs forces ont été dirigées contre le cabotage et la batellerie. »

Nous empruntons toujours les textes mêmes de l'enquête ; les faits cités en preuve sont multipliés. Nous ne pouvons qu'en détailler quelques exemples, pour faire comprendre le système de ces applications abusives.

Ainsi :

Du Havre à Saint-Malo, — concurrence au cabotage, — les cafés paient 0 fr. 04 par tonne kilométrique. Du Mans à Cherbourg, ils paient 0 fr. 10; de Rouen à Amiens, 0 fr. 14.

En général, dans le réseau de l'Ouest, entouré par la mer depuis Dieppe jusqu'à Redon, les taxes varient de 0 fr. 0,035 à 0 fr. 10, suivant la concurrence de la navigation.

De Bordeaux à la Rochelle, — concurrence au cabotage, — les vins et eaux-de-vie paient 14 fr. De Bordeaux à Niort, situé sur le parcours, à 67 kilomètres en avant de la Rochelle, ils paient 19 fr.

De Bordeaux au Havre, 20 fr. De Bordeaux à Pontoise, distance moindre, 53 fr.

De Saint-Nazaire à Tours, — concurrence fluviale, — la houille

paie 0 fr. 0,031 par tonne et par kilomètre. De Saint-Nazaire à Cholet, 0 fr. 07.

De Bordeaux à Cette, — concurrence au cabotage, — il y a un tarif spécial de 21 fr. De Bordeaux à Toulouse, pour un parcours moindre d'un tiers, le tarif général, bien plus élevé, est maintenu.

Telle marchandise expédiée de Strasbourg, si elle emprunte les voies du chemin de fer de l'Est, paiera de Paris à Bordeaux, 55 fr., et 70 fr. si elle est venue à Paris par les canaux.

De Rouen à Nancy, les cafés sont taxés à 36 fr. 40. De Paris à Nancy, la taxe est de 36 fr. 70, — concurrence à la Seine.

Ces quelques citations suffisent, sans doute, à donner une idée du jeu des divers tarifs, en vue de la destruction de toute concurrence. Nous les terminerons par un curieux exemple de l'excès où l'abus peut en être poussé. Il s'agit d'une application des tarifs de transit.

Un fabricant de Rouen, expédiant des tissus dans le Levant, paiera par chemin de fer de Rouen à Marseille, 118 fr. 80.

Le fabricant anglais paiera : de Liverpool ou Glasgow à Bordeaux, par steamer, un fret de

deaux, par steamer, un fret de........................	25 fr.
assurance........................	5
De Bordeaux à Marseille, tarif de transit.......	20
Total.....	50 fr.

Si l'expéditeur de Rouen voulait suivre la même voie, il paierait :

De Rouen à Bordeaux par steamer.............	25 fr.
assurance...........	5
De Bordeaux à Marseille, par chemin de fer....	89 50
Total.....	119 fr. 50

A moins qu'il ne fasse détourner le navire de sa route pour faire nationaliser ses tissus en Angleterre.

Les loups ne se mangent pas entre eux, — dit-on, — surtout quand ils ont autre chose à manger. Ainsi font les Compagnies qui, dans la circonstance, ont à manger la navigation entre le Havre ou Rouen et Bordeaux.

Ainsi les tarifs de transit spécialement institués, dit le décret, pour combattre la concurrence des voies étrangères, servent d'instrument pour écraser notre navigation côtière, sauf à favoriser l'exportation anglaise aux dépens de l'exportation française !

L'abus des tarifs contre la navigation de cabotage n'est pas moins habilement dirigé contre la navigation intérieure, sur nos canaux, sur nos fleuves et nos rivières. L'enquête abonde en révélations à cet égard. Contre les derniers on a inventé, en outre, le tarif spécial à la descente où la navigation peut se faire à meilleur marché. Exemple : le tarif de 9 fr., du Havre à Batignolles, n'est plus que de 7 fr. 50 de Batignolles au Havre.

La dernière enquête sur la marine marchande confirme tous ces faits, toutes ces plaintes; elle en accentue la gravité, avec la compétence et l'autorité spéciales des corps constitués et des hommes qui y ont été entendus.

C'est, assurément, sous l'émotion des douloureuses révélations de ces enquêtes qu'un publiciste a pu s'écrier :

« L'histoire de notre époque dira qu'en France le Trésor public, c'est-à-dire l'argent des contribuables, aura subventionné les grandes Compagnies de chemin de fer de 1600 millions, qu'il aura payé annuellement 40 millions, à titre de garantie d'intérêt, pour tuer la navigation de cabotage et la navigation intérieure; pour tuer tous les chemins de fer en dehors des réseaux des Compagnies privilégiées. Comment expliquera-t-elle une pareille énormité? Quelle part de complicité fera-t-elle aux hommes publics qui l'auront laissé s'accomplir ?

Et, en effet, ce reproche de complicité, nous l'avons déjà dit, circule dans l'opinion publique, depuis qu'elle voit clair dans cette œuvre de destruction. Que les hommes qu'il vise s'en indignent, ils ont raison; mais ils ont tort de ne pas reconnaître qu'il était impossible de prêter le flanc à l'accusation plus qu'on ne l'a fait depuis vingt ans. Croyons plutôt à l'infirmité humaine. Les hommes des grandes Compagnies sont arrivés à n'avoir plus qu'un objectif : les gros dividendes pour leurs actionnaires. Ils sont arrivés ensuite, en marchant dans cette voie, à perdre de vue que les chemins de fer sont, avant tout, des créations d'intérêt public; que, pour leur construction, les contribuables ont versé plus d'argent que les actionnaires. Quant aux hommes d'Etat, ils ont pu pécher par ignorance ou erreur économique.

De la sorte, et cela est consolant, il reste à ceux-ci la possibilité d'avoir leur chemin de Damas.

Dans son discours-programme de Domfront, le Ministre des travaux publics n'a-t-il pas dit : « Nous verrons, dans un avenir pro-

« chain, s'établir ce concours nécessaire des chemins de fer et de « la navigation, tant de fois réclamé par l'opinion publique; con- « cours indispensable pour avancer le développement de la richesse « nationale, par l'abaissement équitable des prix des transports. »

Sans doute, la lumière n'est pas descendue du ciel, comme pour saint Paul. Elle aura été faite par l'unanimité et l'énergie d'action des Chambres de commerce, à propos de cette question vitale : il faut nous en féliciter et les féliciter.

Quoi qu'il en soit, qui veut la fin veut les moyens. Or, comme il serait parfaitement absurde de dépenser des centaines de millions pour améliorer nos voies navigables, si on laissait, entre les mains des Grandes Compagnies, les armes avec lesquelles elles ont si bien écrasé le cabotage et la batellerie, il doit être entendu que, dans la pensée et l'intention de l'honorable Ministre, le régime actuel des tarifs différentiels, spéciaux, communs, etc., etc., a fait son temps.

Cela lui vaudra, qu'il n'en doute pas, un bon point dans l'histoire.

La concurrence de la navigation et des chemins de fer, la Liberté la veut. L'intérêt public la veut aussi. Mais, entendons-nous bien, la concurrence à armes égales, la seule légitime, la seule féconde.

Les abus de la tarification contre lesquels l'opinion s'est soulevée ne se sont pas limités à l'œuvre d'abattre toute concurrence. Les pages de l'enquête sont également riches en exemples d'inégalités qui déplacent les situations, favorisent des intérêts spéciaux. On y peut lire l'appréciation suivante qui caractérise énergiquement la portée du régime : « Les Grandes Compagnies, si on les laisse faire, n'iront pas à moins qu'à se constituer de véritables domaines, des provinces industrielles et économiques dont elles arbitreront les conditions d'existence, le rayon d'approvisionnement et d'exportation; quelque chose de plus désastreux que les anciennes douanes provinciales. »

« Ces abus, déclarent nos principales Chambres de commerce, vont jusqu'à modifier, dans l'intérêt propre des Compagnies, les situations faites à notre industrie par nos traités de commerce. »

Et, qu'on ne crie pas à l'exagération : c'est déjà largement commencé.

§ XI.

Les droits de l'Etat a propos de la propriété des chemins de fer et de la fixation des tarifs.

Si l'Etat a le devoir d'intervenir, au nom des plus grands intérêts du pays, pour mettre fin à une situation aussi grosse de périls, en a-t-il le pouvoir et les moyens?

Beaucoup de personnes sont disposées à croire qu'en créant ces tarifs si universellement attaqués, les Compagnies n'ont fait qu'user d'un droit qui leur appartient, en vertu des lois de concessions et des cahiers des charges annexés. Elles craignent qu'on ne puisse y toucher, sans porter atteinte à la sainteté des contrats, et, qu'à moins d'exercer la clause de rachat, il n'y ait de réforme possible que moyennant le consentement des Compagnies.

Nous croyons que c'est une grosse erreur, et qu'il est important de la détruire.

Les chemins de fer, on ne saurait trop le répéter, sont des créations d'intérêt général. Construits, pour la plus large part, et soutenus avec l'argent des contribuables, ils font partie du domaine public. L'exploitation n'en pouvait donc être concédée et n'a été concédée aux Compagnies que sous la condition inéluctable que cette exploitation serait toujours conforme à l'intérêt public, c'est-à-dire à l'intérêt général du pays. La pensée invariable du législateur a été de soustraire le commerce, la production industrielle et agricole au bon plaisir des Compagnies. Les lois organiques de 1842 et 1845, l'ordonnance royale de 1846 qui est, en quelque sorte, la charte des chemins de fer, les décisions judiciaires ont consacré les deux grands principes suivants, comme dominant l'institution des chemins de fer.

Égalité absolue entre tous les expéditeurs.

Prohibition de tous traités de faveur.

Tout exercice des droits conférés aux Compagnies, qui porterait atteinte à l'intérêt public ou à ces principes fondamentaux, est donc nécessairement illégal, et il appartient aux pouvoirs publics d'en opérer le redressement. Il est manifeste qu'il ne saurait y avoir d'autre

droit et d'autre règle en matière de modifications de tarifs. Les cahiers des charges stipulent des tarifs maximum, dans lesquels les Compagnies ont la faculté de se mouvoir, sous certaines conditions. Ces tarifs, fixés à une époque d'ignorance relative et de tâtonnements, ont été remplacés par les tarifs généraux qui sont la loi commune des transports par chemins de fer. Il ne peut être dérogé à ceux-ci,par la création de tarifs réduits, que sous la réserve d'homologation par le ministre compétent. Homologation, approbation, autorisation, sont synonymes.

Les Compagnies auraient voulu transformer l'homologation en un enregistrement pur et simple, après vérification de l'infériorité du tarif au maximum du cahier des charges. Cette prétention a été repoussée et devait l'être. Le Ministre ne peut avoir, en effet, le droit d'homologuer un tarif qui soit contraire à l'intérêt public. Il ne lui était donc pas loisible de renoncer à son droit d'appréciation. Or, si cette appréciation a été fautive, — et cela peut arriver fréquemment, jusqu'à ce que l'expérience ait prononcé, — si les conséquences d'un tarif réduit se sont montrées, après l'homologation, contraires à l'intérêt général du pays, non-seulement les pouvoirs publics ont le devoir, mais ils ont nécessairement le droit de réformer l'erreur. Ce serait une prétention, qui dépasserait les limites de l'absurde, que celle d'interpréter une homologation comme constituant un droit acquis contre lequel le Souverain, c'est-à-dire le Pays, serait impuissant, dût-elle compromettre pendant un siècle les sources vives de la production et du commerce national.

Aussi, à l'enquête parlementaire sur les chemins de fer, comme à l'enquête sur la marine marchande, comme dans toutes les doléances des Chambres de commerce, y a-t-il eû unanimité à réclamer, comme un droit indiscutable de l'État, une réforme radicale des tarifs généraux, spéciaux, différentiels, communs, etc., et leur remplacement par une tarification simplifiée, d'accord avec les principes de liberté, d'égalité et de libre concurrence, qui sont la loi du travail moderne.

Nous croyons, nous aussi, que ce droit est indiscutable. Nous croyons que le jour où les Chambres le voudront avec fermeté, elles trouveront sans difficulté un Ministre pour l'exercer avec fermeté aussi. Non pas, peut-être, un Ministre des travaux publics.

Nous avons dit notre pensée à cet égard dans un travail précédent. Suivant l'opinion générale, Ministère des travaux publics et Ministère des grandes Compagnies sont synonymes. C'est une appréciation formulée catégoriquement aux enquêtes. Mais on trouvera certainement un Ministre du commerce ayant l'énergie nécessaire pour faire passer dans les faits la volonté des Chambres, surtout si celles-ci se décident à tenir compte des vœux suivants enregistrés avec approbation à l'enquête, vœux contre lesquels on ne comprend pas qu'il puisse y avoir objection :

1° L'exploitation des chemins de fer, la tarification et la classification placées sous la direction et la surveillance du Ministre du commerce et de l'agriculture. — La construction laissée sous la direction et la surveillance du Ministre des travaux publics.

2° La création, auprès du Ministre de commerce et de l'agriculture, d'un comité consultatif du trafic et des tarifs, recruté dans les chambres et tribunaux de commerce, chambres consultatives, notabilités industrielles, agricoles et commerciales, etc. (1).

Et il ne faudrait pas croire, comme on tend trop à l'insinuer, que l'intérêt des actionnaires des Compagnies dut être lésé par cette réforme de tarifs abusifs. Il est certain, d'après les enseignements de l'économie politique et de l'expérience, que les recettes n'auraient en rien à souffrir d'une régularisation des prix de transports conforme à l'intérêt général, c'est-à-dire à l'intérêt de tous et de chacun. Il n'est pas douteux qu'elles y gagneraient, au contraire. D'ailleurs, le système du revenu réservé, dans le régime des garanties d'intérêt, n'est-il pas l'équivalent d'une garantie du dividende, qui pourrait être précisée au besoin ?

Quoi qu'il en soit, il y a des gens convaincus que l'État, quels que soient ses droits, serait impuissant à lutter contre la coalition et la puissance effective des Grandes Compagnies. Ils concluent nettement au rachat des concessions, rachat qui est de plein droit pour le Gouvernement à partir de 1877. Il importe, disent-ils, pour mettre fin aux abus du monopole des Compagnies, pour réparer le mal que ce monopole a fait et dont la gravité n'est plus contestée,

---

(1) Une institution analogue a été décidée en Allemagne. En Belgique, on suit les même errements. En Angleterre, il existe un conseil supérieur. En France, la tarification dépend des six grandes compagnies syndiquées et n'est soumise qu'au contrôle du ministre des travaux publics, c'est-à-dire aux ingénieurs des ponts-et-chaussées sous ses ordres.

il importe que les tarifs soient entre les mains de l'État. Cela importe, avec non moins d'urgence, au point de vue de la concurrence internationale, qui menace de ruiner sérieusement le commerce de transit de la France.

Notre commerce de transit est, en effet, entré dans un état de crise alarmante dont l'issue peut être désastreuse, si l'on ne se préoccupe sérieusement de la question. Malheureusement, et il est triste de le dire, le nombre de personnes à s'en émouvoir est encore bien restreint. Nous devons l'exposer ici, mais nous ne pouvons le faire que bien sommairement (1).

Des faits économiques assez nombreux montrent que des déplacements importants sont en voie de se faire dans les courants internationaux qui ont régi, jusqu'à présent, le mouvement des affaires dans le monde commercial européen. Nos grands ports de transit, le Havre et Marseille, sont particulièrement menacés. Ils ont jeté le cri d'alarme et démontré qu'il était temps d'aviser pour conjurer une décadence inévitable, si les pouvoirs publics n'interviennent pas promptement et énergiquement. L'intervention qu'ils réclament, c'est de *multiplier nos moyens de transport*, *de les rendre plus faciles* et *moins coûteux*, pour être en position de lutter avec nos concurrents étrangers. La Belgique et l'Allemagne nous ont dévancé dans cette voie, et c'est contre la France surtout que sont dirigés leurs efforts.

Ainsi, le Havre, dont le commerce de transit s'étendait vers l'Allemagne et nos provinces de l'Est, voit, de jour en jour, son trafic avec la Suisse, l'Alsace et même avec nos propres marchés du Nord et de l'Est, lui échapper pour alimenter Anvers et les ports allemands. Les riz, les laines, les bois, les engrais, etc., le délaissent pour prendre la voie d'Anvers. Les cotons, les cafés suivent le mouvement. Les faits vont vite. Chose étrange et qui semble incroyable, des cotons et d'autres marchandises, expédiées du Havre en destination d'Alsace ou de Bâle, s'embarquent du Havre pour Anvers et arrivent à destination en payant 20 0/0 de moins qu'il n'en coûterait par les chemins de fer français ! Aux fabricants de Mulhouse, d'Épinal, il en coûte 59 fr. et 50 fr. 50 pour faire venir du Havre mille kilogrammes de cotons pressés ; ils ne

(1) La question est remarquablement étudiée dans le travail publié par M. G. Captier, sous le titre « Périls économiques. — Les voies de transport de l'Europe et le commerce de la France ». Paris, Guillaumin et Ce.

paient que 27 fr. 70 et 33 fr. 75 en les faisant venir d'Anvers. Le reste à l'avenant.

Le port d'Anvers est peut-être maintenant mieux aménagé, mieux outillé que celui du Havre, mais avant tout et par-dessus tout il est à la tête d'un magnifique réseau de voies ferrées et de voies navigables qui lui permettent un rayonnement immense. Aussi, le courant commercial Atlantique se porte vers lui avec une remarquable intensité. On en jugera par quelques chiffres. — En 1860, le mouvement maritime du Havre était de 900,000 tonnes, celui d'Anvers de 550,000 à peine. En 1874, le premier n'atteint pas 1,400,000 tonnes; Anvers dépasse 3,000,000!

Dunkerque ne souffre pas moins de cette dérivation.

Les courants méditerranéens commencent également à délaisser Marseille. « Notre port, dit un compte-rendu de la Chambre de commerce, perd de jour en jour son transit des produits de la mer Noire pour la Suisse, l'Alsace-Lorraine et même nos départements du centre. Anvers et Rotterdam nous tiennent en échec avec *leurs taxes de transport réduites.* »

La situation est donc grave. Or, voici que devant le Havre et devant Marseille, se dresse une éventualité prochaine et de nature à faire de cette situation un véritable désastre public, éventualité dont, nous le répétons, nous sommes en retard de nous émouvoir sérieusement. Nous voulons parler des conséquences du percement du Saint-Gothard; son achèvement va relier Gênes à Anvers par une voie ferrée non interrompue.

L'accroissement prodigieux d'Anvers, le développement des voies de navigation intérieure en Allemagne, l'absorption des chemins de fer de la Confédération poursuivie par l'empire allemand, le percement du Saint-Gothard, le rachat des chemins de fer de la péninsule par le gouvernement italien, la restauration des ports de Venise et de Gênes, — ce dernier sur une échelle grandiose et à la hauteur des ports modernes les plus perfectionnés, — que faut-il donc de plus pour éclairer les esprits qui n'ont pas intérêt à s'aveugler dans l'optimisme?

Tout cela se rattache clairement, sûrement, à un plan facile à comprendre, parce qu'il est logique et rationnel. L'Allemagne veut des débouchés directs sur la Méditerranée; l'Italie veut communiquer avec le nord des Alpes. C'est une conséquence économique de l'ouverture de l'isthme de Suez, et le percement du Saint-Go-

thard n'a été conçu qu'en vue de la réalisation de ce plan. Puis les gouvernements allemands et italiens étant arrivés à cette conclusion que, maîtres des tarifs de leurs chemins, ils seraient maîtres du transit entre la Méditerranée et la mer du Nord, ils se sont mis à l'œuvre. Que pourraient nos grandes compagnies dans une guerre de tarifs avec ces gouvernements (1) ?

Le péril est donc grand ; il est imminent. Marseille et le Havre ne se font pas illusion. Ils ont mesuré et étudié les moyens de salut. Ce salut, nous le redisons, ils ne le voient que dans la modération des frais de transport sur les chemins de fer et la restauration de la navigation intérieure.

Leurs chambres de commerce ont fait, entre autres, un appel aux pouvoirs publics de la France, appel désespéré, on peut le dire, pour la prompte organisation d'une voie perfectionnée de navigation intérieure, de la Méditerranée à la Manche. Quatorze autres chambres de commerce, celles de Paris, Lyon et Bordeaux en tête, se sont groupées pour en poursuivre activement la réalisation. Un large concours financier a été offert au gouvernement. L'entreprise peut être achevée en moins de six ans. Bordeaux demande, en outre, la création d'un canal de jonction de la Loire à la Garonne.

Ce n'est pas d'aujourd'hui, du reste, que les dangers économiques dont la France est menacée par le percement du Saint-Go-

---

(1) Si nous tournons les yeux vers les pays voisins, nous trouvons en Belgique l'Etat maître des principales lignes de chemins de fer du pays, nous le voyons augmenter son réseau par des lignes successives ; la Hollande possède environ 1,000 kilomètres sur les 1,500 ou 1,600 kilomètres qui composent le réseau ferré du royaume. Le grand-duché de Bade, le royaume de Wurtemberg ne possèdent que des chemins de l'Etat ; il en est de même de la Bavière, qui a racheté, il y a peu de temps, les lignes privées encore existantes. Dans l'Allemagne du Nord, le gouvernement fédéral est devenu propriétaire de la moitié des lignes ferrées, et il manifeste hautement son intention de faire des chemins de fer un service de l'Etat. Dans l'Autriche et la Hongrie, le gouvernement possède un réseau considérable. L'Italie, enfin, vient de racheter la plus grande partie des lignes appartenant aux compagnies particulières. L'Angleterre elle-même, si attachée à ses traditions de respect absolu pour les intérêts privés, se préoccupe de cette question. Tout récemment encore, le gouvernement était saisi d'un rapport du capitaine Tyler, inspecteur des chemins de fer, dont les conclusions tendaient au rachat des lignes anglaises.

(Rapport de M. Waddington, député, au nom de la commission des chemins de fer. —Février 1877.)

thard ont frappé de bons esprits. Depuis trois ans, entre autres, dans plusieurs études relatives au percement du Simplon (1), un ingénieur des ponts-et-chaussées, M. Vauthier, a traité la question à fond, au point de vue technique et au point de vue économique. Le conseil général de la Seine s'y est associé récemment par un vœu appuyé sur des considérants de haute valeur.

M. Vauthier a démontré qu'en réduisant au même type, comme frais de traction et vitesse de parcours, les profils des voies ferrées à emprunter; en supposant, sur les mêmes profils, les vitesses égales et les tarifs égaux, le passage du Saint-Gothard exercerait, par la force seule des choses, une puissante dérivation sur le courant de voyageurs et de marchandises, qui se porte aujourd'hui du nord au sud des Alpes par le mont Cenis. Cette zone de dérivation s'étendrait à tout le nord-est de la France, embrasserait Paris lui-même et le bassin de la Seine, en absorbant, cela va sans dire, au profit du Saint-Gothard, tout le transit anglais et belge, lequel délaisserait nos voies ferrées pour prendre son cours par la vallée du Rhin.

Seulement, après avoir fait toucher au doigt le danger, M. Vauthier indique le moyen de le conjurer, auquel des études approfondies l'ont conduit. En profitant des conditions exceptionnelles qu'offre le Simplon pour le percement d'un tunnel placé 400 mètres plus bas que celui du Saint-Gothard, tunnel qui s'élèverait à peine au-dessus du plan de la vallée du Rhône, on pourrait ouvrir à la vapeur, en ce point, une traversée des Alpes plus facile et plus courte qu'aucune autre. Cette nouvelle voie rejetterait fortement vers le nord-est et jusqu'au delà du Rhin la limite d'action naturelle du Saint-Gothard. A égalité de tarifs, — mais c'est la condition *sine qua non* de la lutte, — le percement du Simplon nous assurerait le transit anglais et belge, tant pour Gênes que pour la péninsule Italique et l'Orient.

Ces conclusions sont graves. Il eût été de la plus simple logique, semble-t-il, d'ouvrir une enquête commerciale sur une si grosse question ; mais, dans l'organisation anormale de nos ministères, c'est le conseil des ponts et chaussées qui dispose souverainement des destinées de la France quand il s'agit de chemins de fer. Or, le

(1) Le percement du Simplon et l'intérêt commercial de la France. 1874. Le percement du Simplon et les intérêts de l'Europe occidentale. 1875. Germer-Baillère.

conseil général des ponts-et-chaussées a décidé qu'il n'y avait pas lieu de s'occuper du percement du Simplon.

Dans tous les cas, croire que la concurrence par la voie économique de la navigation pourrait être suffisante, serait une erreur fatale. Il faut impérieusement trouver d'autres éléments à cette concurrence au moyen des voies rapides, c'est-à-dire dans un abaissement général des frais de transport de nos Compagnies de chemin de fer. Le pourraient-elles? Peut-être. Le voudront-elles? Non, répond-on. L'Allemagne et l'Italie le savent et manœuvrent en conséquence. Donc, étant nécessaire que chez nous les tarifs soient entre les mains de l'Etat, comme ils vont être, dans ces pays, entre les mains de leurs gouvernements, il faut qu'en France aussi les concessions des grandes Compagnies soient rachetées par l'État.

Nous venons d'exposer, avec toute sa force, croyons-nous, un des arguments des partisans du rachat de nos chemins de fer. On ne saurait se dissimuler qu'il s'appuie sur une situation des plus graves pour notre commerce international. Nous en concluons, sans hésitation, qu'il y a opportunité dans les circonstances présentes à étudier cette question du rachat. Nous nous réservons de l'étudier ultérieurement, dans toute sa complexité; mais nous croyons utile de présenter déjà quelques considérations tendant à établir qu'elle n'est peut-être pas aussi grosse et aussi difficile que bien des gens intéressés tendent à le répandre dans l'opinion publique.

§ XII.

Le rachat des concessions des grandes Compagnies.

Les réseaux exploités par les grandes Compagnies représentent un capital de 8 milliards et demi. Le Trésor public y a contribué pour 1 milliard 600 millions, les actionnaires pour 1 milliard 400 millions, les porteurs d'obligations pour le reste. Une garantie de l'intérêt et de l'amortissement de leur capital ayant été assurée aux obligataires par l'État, ceux-ci se trouvent, en fait, désintéressés dans la question du rachat. C'est donc, en réalité, en face d'un capital de 1 milliard 400 millions à rembourser que celle-ci se trouve posée. De plus, le mode de remboursement, en cas de rachat, a été prévu et déterminé par la loi. *L'Etat aura à servir,*

pendant les années restant à courir de la concession, une annuité calculée sur le revenu net moyen des actions à l'époque du rachat.

Voilà le droit, voyons le fait.

Le revenu du capital-actions des six grandes Compagnies est aujourd'hui de 156 millions ; l'Etat peut donc rentrer, non pas dans la propriété des chemins de fer qui n'a jamais pu être aliénée, nous tenons à le répéter, parce qu'elle fait partie du domaine public,—les lois organiques de 1842 et 1845 et la jurisprudence sont formelles à ce sujet,—mais dans le droit de les exploiter, autrement dit dans le droit de *perception*, lequel constitue uniquement les concessions faites aux Compagnies.

En rachetant ces concessions, pour rentrer dans le droit de révision des tarifs qu'il aurait toujours dû maintenir intact ; pour répartir les réseaux démesurés actuels en groupements rationnels exploités par des compagnies fermières à baux limités, l'Etat assumerait-il, au fond, une charge financière plus considérable que celle qui lui incombe aujourd'hui ?

La question vaut la peine d'être serrée de près.

Depuis le régime de garantie d'intérêt, il y a un *revenu réservé* au capital-actions, consenti par le gouvernement, qui figure au compte général des dépenses et recettes des Compagnies, compte dont la balance constitue les insuffisances que l'État doit couvrir, en vertu de cette garantie. L'acceptation, par le gouvernement, d'un revenu réservé au chapitre des dépenses, n'est-elle pas également une véritable garantie, garantie indirecte, si l'on veut, d'un dividende attribué au capital actionnaire? En fait, alors, le rachat, dans les conditions fixées par la loi, n'équivaudrait-il pas simplement à la reconnaissance explicite de cette garantie, en la rendant ferme et définitive? Moyennant la contribution annuelle de 40 millions versée par le trésor, à titre de garantie d'intérêts, les recettes actuelles des Compagnies leur fournissent amplement les ressources nécessaires au paiement de ce revenu réservé de 156 millions. Or, après le rachat, ces recettes seront acquises à l'État.

Mais ne seraient-elles pas appelées à diminuer par les nouvelles tarifications que le gouvernement devrait nécessairement faire dans le sens de la modération des frais de transport? C'est évidemment de là que pourrait résulter un surcroît de charges pour nos finances. Nous croyons, toutefois, qu'il n'y aurait pas lieu de s'en effrayer beaucoup. L'économie politique enseigne, enseignement

qui a toujours été confirmé par l'expérience, qu'avec le bon marché des transports, les transactions se multiplient, que la consommation augmente et la production avec elle, et que, finalement, les recettes du trésor public s'accroîtraient plutôt qu'elles ne diminueraient.

Il ne faut pas perdre de vue, d'ailleurs, que les chemins de fer rapportent plus de 156 millions à l'État, sous forme d'impôts et recettes diverses (1).

Autre considération importante. Sur un ensemble de recettes d'environ 800 millions, les six grandes Compagnies dépensent près de 400 millions en frais d'exploitation. Avec le système d'un *revenu réservé* aux actions et d'une garantie d'intérêt aux obligations, les Compagnies se trouvent désintéressées à propos d'économies à introduire dans l'exploitation. Ces économies n'auraient, pour elles, d'autres résultats que de diminuer le chiffre de la contribution annuelle du trésor. Leurs tendances ne sont pas de ce côté. Il est certain qu'avec des Compagnies fermières intéressées, les frais actuels d'exploitation pourraient être diminués sensiblement. Des gens compétents n'évaluent pas cette diminution à moins de 10 0/0. C'est donc une économie de 40 millions et plus, qui, dans le régime nouveau, conséquence du rachat, viendraient en compensation des déficits possibles à provenir d'une tarification nouvelle, en attendant qu'ils soient couverts par l'accroissement de la circulation.

L'Etat serait obligé, en outre, de racheter le matériel roulant à dire d'experts. Cette dépense serait supportée par les Compagnies Fermières, comme cela a lieu en Hollande. Se présentera-t-il des Compagnies fermières ? On ne saurait en douter. Les Compagnies actuelles seront probablement les premières sur les rangs.

Nous en avons dit assez pour faire voir que, si les Grandes Compagnies et leurs partisans se sont appliqués à faire du rachat un fantôme qui inquiète bien des gens, il en est de ce fantôme comme de tous les autres : il s'évanouit quand on marche dessus. En définitive, dût-il en résulter une charge publique, si le rachat devait être le seul moyen de mettre fin au monopole écrasant des Compagnies, cette charge ne saurait être de poids en regard des grands intérêts politiques et économiques qui dominent aujourd'hui la question.

En ce qui concerne l'achèvement du réseau national, le rachat

(1) Achille Mercier. — *Réforme économique.*

des grandes artères de circulation par l'État ne pourrait que simplifier et faciliter le système des réseaux régionaux, tel que nous l'avons développé dans un précédent travail, et auquel les enchevêtrements calculés des grandes Compagnies ne seront pas sans présenter quelques difficultés.

En résumé, nous reconnaissons que les circonstances économiques présentes, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, appellent une étude sérieuse de cette question du rachat de nos six grands réseaux de chemins de fer, c'est-à-dire de l'exploitation qui en a été concédée. Toutefois la solution peut n'en être pas prochaine, et les faits nous pressent. Il faut donc courir au plus pressé, quels que soient les moyens à préférer, c'est-à-dire à une réforme radicale de ces tarifs désastreux qui portent un trouble profond dans le commerce et dans l'industrie et compromettent, de plus en plus, la richesse nationale.

Caton l'ancien était profondément convaincu que la destruction de Carthage était nécessaire à la grandeur de Rome. L'histoire a enregistré son infatigable : *Delenda est Carthago.* Elle nous a dit que la persévérance indomptable du vieux Romain finit par triompher. Le sénat décida la destruction de Carthage et Carthage fut détruite.

La destruction du monopole des Grandes Compagnies de chemin de fer n'importe pas moins à la prospérité de la France. Que des voix autorisées la réclament, sans trève et sans relâche, dans le Parlement, et ce monopole sera détruit. Nous ne nous lasserons pas de le dire : Les Chambres en ont le pouvoir. Elles en ont le devoir.

§ XIII.

Esquisse d'une réorganisation générale.

Les premières discussions parlementaires viennent de témoigner à quel point le système anti-politique et anti-économique de l'extension des grandes Compagnies de chemins de fer a soulevé l'opinion générale. C'est qu'en effet il s'agit de la fortune générale de la France. Les uns le voient clairement, d'autres en ont le sentiment, tous s'en alarment. Fait significatif, pas un des représentants du Pays n'a fait entendre sa voix en faveur de cette dangereuse aggravation de la législation de 1859. Seul le Ministre des travaux publics aura cru devoir le tenter, en ayant bien soin de s'abriter

derrière l'intérêt de l'État, qui, suivant lui, aurait à supporter des charges nouvelles pour entrer dans un régime nouveau.

C'est une erreur malheureusement commune de confondre l'intérêt de l'État avec celui de la caisse du Trésor. Le Ministre des finances ne pouvait la partager. Il avait autorité pour dire à ses collègues, — avec l'un des plus illustres économistes dont la France s'honore, celui dont les principes et les doctrines ont fait la gloire de son nom, — que le véritable intérêt de l'État résidait essentiellement dans le développement de la richesse publique ; que la facilité et le bon marché des transports sont des facteurs principaux de ce développement, en favorisant celui de la production, multipliant les échanges et accroissant la consommation ; qu'en résumé, dans la circonstance, l'intérêt de l'État s'accommoderait parfaitement d'un prétendu sacrifice du Trésor, sacrifice qui ne serait en réalité qu'une semence féconde.

C'était un usage chinois, dit-on, de faire reculer l'ennemi en brandissant des images d'animaux ou monstres terrifiants. Il est à croire que celui-ci avait fini par marcher tout simplement dessus. Puisqu'on applique le procédé chez nous, en agitant des chiffres effrayants à propos de discussions économiques, la même manœuvre doit suffire et réussir de même, celle de marcher dessus. Nous voulons l'essayer contre cette fantasmagorie de milliards dont on cherche à épouvanter les gens crédules ou qui ne prenent pas la peine de réfléchir, à propos de la question du rachat des chemins de fer par l'État.

Il nous paraît impossible, désormais, de douter du succès de la cause. L'énorme minorité parlementaire, qui s'est prononcée dans une première discussion, est une condamnation solennelle du système de l'extension des grandes Compagnies et de la perpétuation de la loi de 1859.

On pourrait affirmer que cette minorité eût été majorité si la critique du régime actuel, critique qui répondait au sentiment général, eût été complétée par la proposition d'un système rationnel, facile à saisir et possible à appliquer. A cet égard, la question a pu n'être pas suffisamment mûrie, mais elle mûrira et rapidement : c'est dans la force des choses. Nous croyons, en outre, que les solutions d'un caractère d'ensemble, les seules qui puissent être fécondes, se présenteront d'elles-mêmes, lorsqu'on sera bien

convaincu qu'il faut tout d'abord déblayer le terrain de l'omnipotence des grandes Compagnies.

Leurs avocats,— désintéressés ou non,— font valoir que les circonstances ne permettent pas d'attendre l'étude économique de la question, posée à un point de vue aussi large. On se trouve, disent-ils, en présence d'une situation fâcheuse de quelques Compagnies secondaires, qu'il est intéressant de régler. Or, le meilleur moyen, à leur avis, est de les fondre dans le monopole d'une Compagnie déjà trop puissante et dont le fief s'étendrait ainsi sur 28 départements !

L'argument d'une détresse privée est-il donc une raison suffisante pour que les représentants du Pays y sacrifient l'intérêt général, dans une circonstance aussi capitale? Combien d'entreprises industrielles ou commerciales ont-elles échoué, parce qu'elles étaient mal conçues ou mal administrées? A-t-on songé à mettre en jeu l'intervention de l'État pour les empêcher de sombrer? Elles tombent et le progrès marche. C'est la loi fatale mais nécessaire de la liberté du travail. Une Compagnie de chemin de fer n'est qu'une entreprise industrielle comme les autres; elle doit subir la loi commune, et il n'est pas permis de lui sacrifier l'intérêt public. Dans le cas dont il s'agit, on peut invoquer ce fait que les Compagnies agonisantes ne succombent qu'étouffées par la concurrence des grandes Compagnies, concurrence dont le Trésor public fait les frais. Soit : qu'on se préoccupe de réparer ces déplorables résultats de la législation de 1859 sur les chemins de fer, mais, encore une fois, non pas aux dépens de l'intérêt public et par des combinaisons appelées à devenir désastreuses pour la richesse nationale. Et surtout concluons, de cette situation, l'urgence de désarmer les grandes Compagnies d'un monopole dont elles font un usage si vivement et si justement réprouvé par la conscience publique.

La question à résoudre, à l'heure présente, est donc évidemment celle-ci : formuler une proposition, nettement soumise aux législateurs, qui soit une conclusion logique des considérations puissantes qui surgissent, de toutes parts, contre le système de l'extension des grandes Compagnies. On cherche, on tâtonne, et surtout on n'ose pas. Celles-ci, avec leurs droits, leur puissance acquise, l'habileté qu'elles ont apportée dans la constitution du second ré

seau, — en vue que rien ne fût plus possible en dehors d'elles, — semblent s'être entourées d'obstacles insurmontables.

Nous ne croyons pas aux obstacles insurmontables devant la puissance souveraine du pays.

Lorsqu'un régime économique compromet l'intérêt général, elle peut, elle doit le briser, si les intérêts particuliers qui l'exploitent viennent à se refuser aux modifications nécessaires. La première chose à faire, en tout cas, est de mesurer ces obstacles. Ils peuvent n'être pas dans la réalité ce qu'ils sont dans l'apparence.

C'est notre conviction que les difficultés de la situation ne peuvent trouver leur solution que dans une réorganisation dont les chemins de fer régionaux seraient un des pivôts. Nous appelons donc une étude sérieuse du système de la part des pouvoirs publics. Il a paru logique et rationnel à des hommes spéciaux et compétents : notre conviction s'appuie de leur autorité pour apporter notre contingent à cette étude. Nous voulons essayer d'en formuler une application, praticable et facile à concevoir, combinée d'après les faits de notre circulation ferrée actuelle et les exigences de la situation financière. En tentant d'esquisser ici les linéaments principaux de cette organisation nouvelle, il ne s'agit, et nous le répétons, que de bien faire saisir l'idée mère. Il ne saurait donc être question que d'indications générales. Des délimitations précises ne sauraient être que l'œuvre des Chambres de commerce et des Conseils généraux. La compétence de ces corps aurait à être consultée pour l'assiette des groupements régionaux, de même qu'il appartiendrait aux pouvoirs publics de déterminer les réseaux que devraient constituer les artères principales.

Comme il est admis que l'existence des grandes Compagnies, telle que le passé l'a faite, est une grosse complication, et bien qu'une entente amiable ne soit nullement impossible, — si les considérations d'amour-propre ne l'emportent pas sur les intérêts sainement compris, — nous supposerons, pour simplifier, que le droit d'exploitation des six grandes Compagnies soit rentré dans les mains de l'État. La supposition est admissible, puisque la chose est faisable.

§ XIV.

Groupes de circulation principale et groupes régionaux secondaires.

Le classement des voies de circulation de toute nature semble s'être créé de lui-même suivant une loi générale.

La circulation sur l'eau s'est établie par les fleuves, qui jouent le rôle de collecteurs principaux, les rivières qui y déversent leurs contingents, et des canaux qui relient entre elles ces voies naturelles.

De même, sur terre, les grandes routes nationales faisant fonctions d'artères principales, les routes départementales aboutissant à celles-ci, les chemins de grande communication et les chemins vicinaux complétant, à différents degrés, l'ensemble du réseau.

Cette loi est tellement dans la nature des choses qu'elle s'est appliquée également, et d'elle-même, à la circulation sur les voies ferrées. Au premier aspect d'une *carte figurative des chemins de fer français*, — carte où l'épaisseur du trait, qui représente le tracé d'une ligne, est proportionnelle à l'importance du trafic, — le fait saute aux yeux d'une manière saisissante. Or ce fait est, suivant nous, la clef de la solution d'une organisation générale de nos chemins de fer. On comprend, en effet, qu'il devait se produire et qu'il s'est produit, dans l'ensemble de leur construction et de leur exploitation, une division naturelle résultant de ces lois de la circulation :

Les lignes devenues les grandes artères de la circulation, qui comportent, exigent même, les trains multipliés, les grandes vitesses, les services de nuit, les lourds convois, etc., partant une construction et une exploitation spéciales et relativement coûteuses.

Les autres, ou lignes secondaires, tertiaires, etc., ne réclamant qu'une exploitation simplifiée, économique, réglée sur les besoins du trafic des régions desservies et dont la construction devait et pouvait être faite avec une dépense moitié moindre au moins.

On est donc conduit rationnellement à admettre :

1° Des groupements de lignes formant les grandes artères de la circulation, avec leur construction et leur exploitation spéciales.

2° Des groupements de chemins de fer de seconde et troisième classe, constituant les *chemins de fer régionaux*, affectés spécialement,

comme nous l'avons expliqué ailleurs, à vivifier les régions agricoles et industrielles et les marchés situés en dehors des grandes lignes ci-dessus, non desservis ou mal desservis par le régime actuel; ces divers chemins de fer devant être établis, — ceux du moins qui sont encore à faire,— dans des conditions de dépenses de construction et d'exploitation en rapport avec le trafic qui doit les alimenter.

Il est évident que cette division seule peut permettre une exploitation véritablement économique et, par suite, assurer le maximum de produit net avec le plus bas prix de revient du transport.

L'application de ces données à une transformation de l'état actuel des choses est-elle praticable ? Serait-elle profitable à l'État ? Que coûterait-elle au Trésor ?

Les comptes-rendus des six grandes Compagnies ont donné les résultats suivants pour 1875 :

Longueur exploitée		17,662 kilomètres.
Recettes brutes d'exploitation		810 millions.
Dépenses d'exploitation		395 —
Produit net		415 —
Dividendes payés au capital-actions		154 —
Intérêts et amortissement du capital-obligations payé par les Compagnies	235	271 —
— payé par la garantie de l'Etat	36	

En étudiant les lignes comprises dans l'exploitation de chacune des grandes Compagnies, avec la *carte figurative* sous les yeux, on reconnaît qu'elles peuvent être classées et groupées comme artères de circulation principale :

1° Dans le Nord. (Longueur exploitée : 1,661 kilomètres.)

Les lignes de Paris à la frontière par Amiens	402 kilom.
— Amiens à Boulogne et Saint-Valery	128 —
— Boulogne à Calais	40 —
— Creil à Erquelines et Feignies	197 —
— Bungny à Somain	50 —
— Valenciennes à Aulnoy	35 —
— Paris à Soissons et Port-aux-Perches	111 —
— Soissons à la frontière belge	104 —
	1,067 —

donnant une recette brute d'environ 100 millions.

2° Dans l'Est. (Longueur exploitée : 2,256 kilomètres.)

Les lignes de	Paris à Avricourt	410 kilom.
—	Epernay à Reims	30 —
—	Noisy-le-Sec à la nouvelle frontière	446 —
—	Blesme à Gray	131 —
—	des Ardennes	401 —
—	Reims à Metz	172 —
		1,580 —

Recette brute : 80 millions.

3° Dans l'Ouest. (Longueur exploitée : 2,506 kilomètres.)

Les lignes de	Banlieue	69 kilom.
—	Paris à Rouen et au Havre	221 —
—	Paris à Rennes	358 —
—	Rennes à Brest	249 —
—	Mantes à Caen	182 —
—	Caen à Cherbourg	150 —
		1,229 —

Recette brute : 70 millions.

4° Dans l'Orléans. (Longueur exploitée : 4,266 kilomètres.)

Les lignes de	Paris à Orléans et Bordeaux	587 —
—	Tours à Nantes et Saint-Nazaire	260 —
—	Poitiers à La Rochelle et Rochefort	158 —
—	Bordeaux à Bayonne	198 —
—	Bayonne à Irun	38 —
—	Lamothe à Arcachon	16 —
		1,257 —

Recette brute : 80 millions.

5° Dans le Midi. (Longueur exploitée : 2,041 kilomètres.)

Les lignes de	Bordeaux à Toulouse	258 kilom.
—	Toulouse à Cette	223 —
—	Narbonne à Perpignan	64 —
—	Perpignan à Port-Vendres	30 —
—	Tarascon à Cette. N. à M.	173 —
		748 —

Recette brute : 60 millions.

6° Dans Paris-Lyon-Méditerranée. (Longueur exploitée : 4,932 kil.)

Les lignes de	Paris à Marseille	872 —
—	Marseille à Toulon	66 —
—	Toulon à la frontière	185 —
—	Lyon à Genève	255 —
—	Culoz à Modane (Mont-Cenis)	144 —
		1,522 —

Recette brute : 180 millions.

A cette dernière il y aurait lieu d'ajouter celle des 144 kilomètres du réseau spécial de Culoz au Mont-Cenis dont les résultats d'exploitation ne figurent pas aux États officiels.

L'ensemble de ces six groupes, formés des lignes de grande circulation, serait de 7,403 kilomètres avec une recette brute de 570 millions. Il resterait en dehors 10,403 kilomètres de lignes secondaires produisant brut 240 millions avec une dépense d'exploitation de 145 millions. Il est utile de noter, en passant, que ces frais sont excessifs et qu'avec une exploitation spéciale, proportionnée au caractère et au trafic effectif des réseaux, ils se réduiraient de manière à élever le produit net à plus de 120 millions.

Cette division effectuée, le plan d'une organisation se présente de lui même :

1° Six Compagnies principales exploitant les groupes formés des grandes artères de la circulation ; celles-ci rayonnant de Paris vers nos ports militaires, nos grands ports de commerce et nos principales villes frontières, formant ainsi les grandes lignes stratégiques du pays.

Cette exploitation pourrait être confiée aux Compagnies actuelles, soit en régie intéressée, soit à titre de Compagnies fermières, par des contrats nouveaux à durée limitée, maintenant l'État souverainement maître des Tarifs, excluant toute autre combinaison que celle de Tarifs généraux remaniés d'après l'expérience acquise, et moyennant une redevance kilométrique au profit du Trésor, qui lui assureraient tout d'abord un minimum de recette égal au produit net actuel.

2° Un certain nombre de réseaux régionaux dont l'étendue serait circonscrite entre 1,500 et 500 kilomètres, pour rester dans les limites d'une exploitation suffisamment économique.

Les chemins à grouper pour constituer ces réseaux seraient :

10,400 kil. détachés des six grandes Compagnies.
1.500 — appartenant aux Compagnies diverses.
1,500 — chemins de fer d'intérêt local.

13,400 kil. en exploitation.

8,900 — concédés dont partie en exploitation, savoir :
4,350 concédés avec subvention aux grandes Compagnies,
1,770 concédés avec subvention aux Compagnies diverses,
2,780 concédés avec subvention, chemins de fer d'intérêt local.
8,500 — de chemins nouveaux à construire pour porter le réseau général de la France à 38,000 kilomètres.

En complétant la *carte figurative*, — qui ne représente que les lignes exploitées par les Compagnies principales, — par le tracé de tous les chemins en construction ou concédés, d'une part les régions déshéritées sont mises en relief; d'autre part on reconnaît facilement que le territoire comporte la répartition des 30,800 kilomètres ci-dessus entre 20 à 25 groupements régionaux, homogènes et logiques, indiqués par les situations géographiques et par les positions relatives des grandes artères de circulation.

L'exploitation de ces réseaux régionaux pourrait être concédée à des Compagnies, chargées en outre de l'achèvement des lignes déjà concédées au moyen des subventions acquises, et de la construction des chemins nouveaux complémentaires, sous des conditions déterminées qui fermeraient la porte aux abus du passé. Il est clair, d'ailleurs, que les plus graves de tous, les abus de tarifs qui compromettent aujourd'hui les sources vives de la richesse publique, n'auraient plus de raison d'être.

On ne saurait le contester sérieusement : une organisation de ce genre couperait court aux excès du monopole et en sauvegarderait l'avenir; elle réaliserait les conditions économiques de nature à assurer le meilleur marché des transports; elle relèverait de nombreux intérêts mis en souffrance par la situation actuelle; elle porterait la fécondité sur tous les points du pays, en rétablissant le jeu naturel de toutes les voies de la circulation. Mais c'est un préjugé très-enraciné que de croire, à première vue, à l'impossibilité pratique de cette réorganisation, autrement qu'au prix de charges financières inacceptable dans la situation actuelle.

Examinons donc si cette erreur, soigneusement accréditée par les partisans des grandes Compagnies, ne serait pas, au fond, tout simplement un fantôme emprunté à l'ancien procédé chinois.

§ XV.

Ce qu'il en coûterait au Trésor.

Quelles seront les charges du Trésor dans l'hypothèse de la

continuation du régime actuel et de l'achèvement du réseau général par l'Etat, comme l'a proposé le ministre des Travaux publics ?

L'inscription au budget d'une somme de.............	36 millions
pour le service de la garantie d'intérêt, somme destinée à s'accroître au fur et à mesure de la mise en exploitation des nouvelles lignes, relativement moins productives que leurs aînées ;	
L'inscription au chapitre de la dette publique d'une somme d'au moins..................................	95 millions
pour l'emprunt d'un capital de 1,800 millions nécessaire à la construction des 8,500 kilomètres complémentaires au prix de 220,000 francs le kilomètre, évaluation du ministre.	

Dans l'hypothèse d'une réorganisation comme celle que nous venons d'indiquer, impliquant le rachat des concessions des six grandes Compagnies, le Trésor aurait en change :

Le paiement des annuités à servir au capital-actions .	154	millions.
Le service de l'intérêt et de l'amortissement du capital-obligations, payé en 1875		
par les Compagnies jusqu'à la concurrence de.....	235	—
par l'Etat....................................	36	—
Total..........	425	millions.
Le Trésor, encaissant le produit net des lignes classées dans les groupes de grandes artères de circulation.....	320	—
La différence, en charge à l'Etat, serait de...........	105	millions.

Il resterait, en plus, à son crédit le produit net des 10,400 kilomètres, distraits des réseaux actuels des six grandes Compagnies, lequel, nous l'avons expliqué, atteindrait sûrement un chiffre de 120 millions, en calculant les frais d'exploitation à 50 0/0 du produit brut, ce qui est très-large dans l'espèce.

Or, si les 8,500 kilomètres nouveaux sont construits par des *Compagnies responsables de l'exploitation* et dans les données que nous avons exposées dans un précédent travail, ils ne coûteront pas plus de 160,000 fr. par kilomètre en moyenne au lieu de 220,000 fr., — le capital à emprunter ne dépasserait pas 1,300 millions, et le serait facilement moyennant une garantie de 65 millions à imputer sur le susdit produit net.

Donc il nous est permis de conclure : Que la charge définitive de

l'Etat, dans l'hypothèse d'une réorganisation basée sur le système des réseaux de circulation générale et de réseaux régionaux,serait probablement moitié moindre que dans la perpétuation du régime actuel.

Que les réseaux de circulation générale auraient leur prospérité assurée, même avec la modération dans les frais de transport, réclamée par l'intérêt public.

Que les réseaux régionaux auraient également assuré, par les éléments dont ils seraient formés, une vitalité propre, dans les conditions d'exploitation les plus favorables aux populations qu'ils desserviraient.

Une dernière question reste à régler ou plutôt à mentionner, celle du rachat du matériel d'exploitation des six grandes Compagnies, obligatoire par l'Etat.

Dans le cas du rachat de leurs concessions, il va de soi que ce matériel serait naturellement réparti entre les divers réseaux de la nouvelle organisation, et, conséquemment, que ce seraient les nouvelles Compagnies d'exploitation qui auraient à faire les frais du rachat.

Je m'arrête dans ces développements, déjà trop longs sans doute. Il ne pouvait s'agir ici, en effet, que d'indiquer, aussi clairement qu'il peut être en nous, les grandes lignes d'une organisation, politique et économique de l'ensemble de nos chemins de fer. Cette organisation,beaucoup de bons esprits sont disposés à la considérer comme rationnelle et féconde, et comme pouvant résoudre les difficultés inextricables et menaçantes du régime actuel. Les applications des principes qui en sont la base peuvent varier, mais ces principes ne sauraient être contestés.

Les six grandes Compagnies, bien inspirées, ne devraient-elles pas se prêter à une pareille réorganisation, au lieu de persévérer à lutter contre une animosité publique réfléchie, qui va croissant sans cesse; lutte dans laquelle le suffrage universel aura certainement le dernier mot ?

Quand on a une conviction forte, on est assez disposé à se répéter. J'userai donc de la faculté de le redire encore :

L'organisation de réseaux régionaux, à côté des grandes artères de circulation, dans des conditions économiques convenables, paraît être la solution pouvant le mieux régler, rationnellement et

utilement dans l'intérêt général du pays, l'exploitation de nos chemins de fer.

Les solutions qui ne seraient que des expédients ne seraient pas viables.

Le rachat des Charentes et des Vendées, pour en constituer un septième réseau, dans l'intérieur duquel l'Orléans pourrait faire une concurrence illimitée avec ses lignes jouissant de la garantie de l'Etat, Poitiers à la Rochelle, la Possonière à Niort, Nantes à la Roche-sur-Yon, serait un illogisme condamné à l'avance par les gens clairvoyants et dont l'essai, véritable énormité économique, aboutirait à des résultats inadmissibles.

D'un autre côté, l'extension des grandes Compagnies, au moyen de l'absorption de tous les autres chemins de fer, est considérée, par l'immense majorité de l'opinion, comme une mesure devant atteindre les proportions d'une calamité publique, mesure dont, il est vrai, justice ne tarderait pas d'être faite par une réaction violente.

Que si, en effet, par des considérations dépendant de l'incertitude des esprits à propos du régime nouveau qui doit remplacer celui qui croule, on laissait passer cettte solution d'étendre, sur 28 départements, la terrible omnipotence d'une Compagnie déjà trop puissante, il ne serait pas besoin d'une grande clairvoyance pour présager l'avenir. Le flot de l'opinion irritée par ces résistances se dresserait pour renverser un régime aujourd'hui jugé et condamné par la presque unanimité du pays, emportant avec lui les hommes politiques que la voie publique accuserait de s'être faits les *hommes des grandes Compagnies*. Un personnage éminent est mort dernièrement de qui on a pu le dire. Cela a suffi pour obscurcir les services qu'il a pu rendre et son nom est demeuré impopulaire. Une popularité, et du meilleur aloi, est au contraire acquise d'avance à tout homme public qui se fera *l'homme du pays* contre le monopole des grandes Compagnies de chemins de fer, car, jamais peut-être et à plus juste titre, question économique n'aura soulevé d'aussi ardentes préoccupations dans le monde agricole, industriel et commercial.

AUGUSTE CHÉROT,
Ancien élève de l'École polytechnique.

NOTES SUR LES COMPAGNIES FERMIÈRES

Dans son Bulletin, de février 1877, l'*Union du Commerce et de l'Industrie, pour le développement et l'amélioration des voies de transport*, a publié des documents très-complets et très-intéressants sur le système des Compagnies fermières en Hollande et en Italie. Nous en extrairons seulement quelques passages ayant trait à ce mode d'exploitation des Chemins de fer en Hollande, depuis 1863.

L'État livrait la ligne en exploitation, avec les bâtiments et le matériel fixe, à la Société fermière qui apportait le matériel roulant.

L'entretien de la voie et du chemin, avec tous ses accessoires, incombait à la Société; mais les travaux d'agrandissement, les constructions nouvelles, la pose de la seconde voie, restaient à la charge de l'État, ainsi que les réparations des accidents de force majeure, comme l'inondation, ruptures de digues, etc.

Les tarifs devaient être réglés et modifiés par le gouvernement, le concessionnaire entendu, dans les limites d'un maximum fixé par le cahier des charges.

Le règlement financier avait lieu de la manière suivante :

La Société commençait par prélever, sur les recettes, le montant de la somme qui lui était attribuée pour se couvrir de ses frais d'exploitation. Le prix alloué à la Société était établi à forfait, en proportion des recettes brutes et selon une échelle décroissante.

La somme restant libre sur le montant des recettes brutes constituait le revenu net ou le bénéfice dans lequel l'État entrait en partage avec la Société.

L'expérience ayant démontré que ce partage avait été établi sur des évaluations erronées, une nouvelle convention, intervenue en 1876, a modifié les conditions intervenues en 1863, pour le partage des recettes entre la Compagnie fermière et l'État. Sur presque tous les autres points, elle reproduit les dispositions de la convention de 1860 ou se borne à les compléter sur quelques points de détail.

La durée de la concession est fixée à cinquante années; le ministre se réserve le droit de la reprendre après des périodes de vingt, trente ou quarante années.

Typ. A. Parent, rue Monsieur-le-Prince, 29-31.



Paris. — Typ. A. PARENT, rue Monsieur-le-Prince, 29 et 31